

links: „Naumburg“
Das Blatt zeigt im Vordergrund die ersten Gleise und den Bahnhof der Thüringischen Eisenbahn. „Malerisches Album der thüringischen Eisenbahn von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach bis an die kurhessische Grenze“, Weimar: Bernhard Friedrich Voigt 1850., S. 91. https://collections.thulb.uni-jena.de/receive/HisBest_cbu_0002931



„Die maschinelle Einheit, die Rad und Schiene, Schienenweg und Fahrzeug bilden, entfaltet sich zur Einheit des gesamten Schienennetzes. Dieses erscheint wie eine über das Land verteilte große Maschine.“¹

N. N.

Zur Eisenbahngeschichte im VIA REGIA-Trassenkorridor

Vor über 180 Jahren wird der mitteldeutsche Raum mit DER Ikone des Industriezeitalters – der Eisenbahn – verbunden.

Obwohl zwischen Nürnberg und Fürth der erste Dampfwagen fährt, wächst in Mitteldeutschland das Schienennetz ab Ende der 1830er Jahre am schnellsten im deutschen Bund. In Halle wird sogar bereits 1801 von einem „eisernen Wege zur Fortschaffung der Mineralien und Kohlen“ gesprochen.² Zuerst gelingt jedoch im Königreich Sachsen mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn eine Fernverbindung. Eine erste staatsübergreifende Verbindung gelingt mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn über Halle (Saale), die 1840 vollständig in Betrieb geht. Wenig später ist Leipzig auch mit einer Verbindung nach Bayern verknüpft, doch die Thüringischen Kleinstaaten bleiben bis dahin vom Dampfross unberührt. Preußen versucht seine westlichen Landesteile auch per Bahn zu verbinden und befindet, dass sowohl eine Strecke nördlich und südlich des Harzes wünschenswert und rentabel sei. Bei den Untersuchungen zur südlichen Verbindung werden wiederum drei Varianten geprüft, die Halle mit Kassel verbinden soll. Hier nun sehen einige thüringische Städte ihre wirtschaftliche Stellung bedroht, sollten sie von der Linie unberührt bleiben. Als die Nachricht lanciert wird, dass Preußen den Bau einer Bahn von Halle über Mühlhausen – Eschwege – Kassel und weiter in die Rheinprovinz unter „Vermeidung fremder Territorien“ plant, wird Erfurt aktiv. Auch der Vordenker eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems, Friedrich List, sieht bereits 1833 eine ideale Linie über „Leipzig – Weimar – Gotha – Hersfeld – Frankfurt (Main)“³ und unterstützt

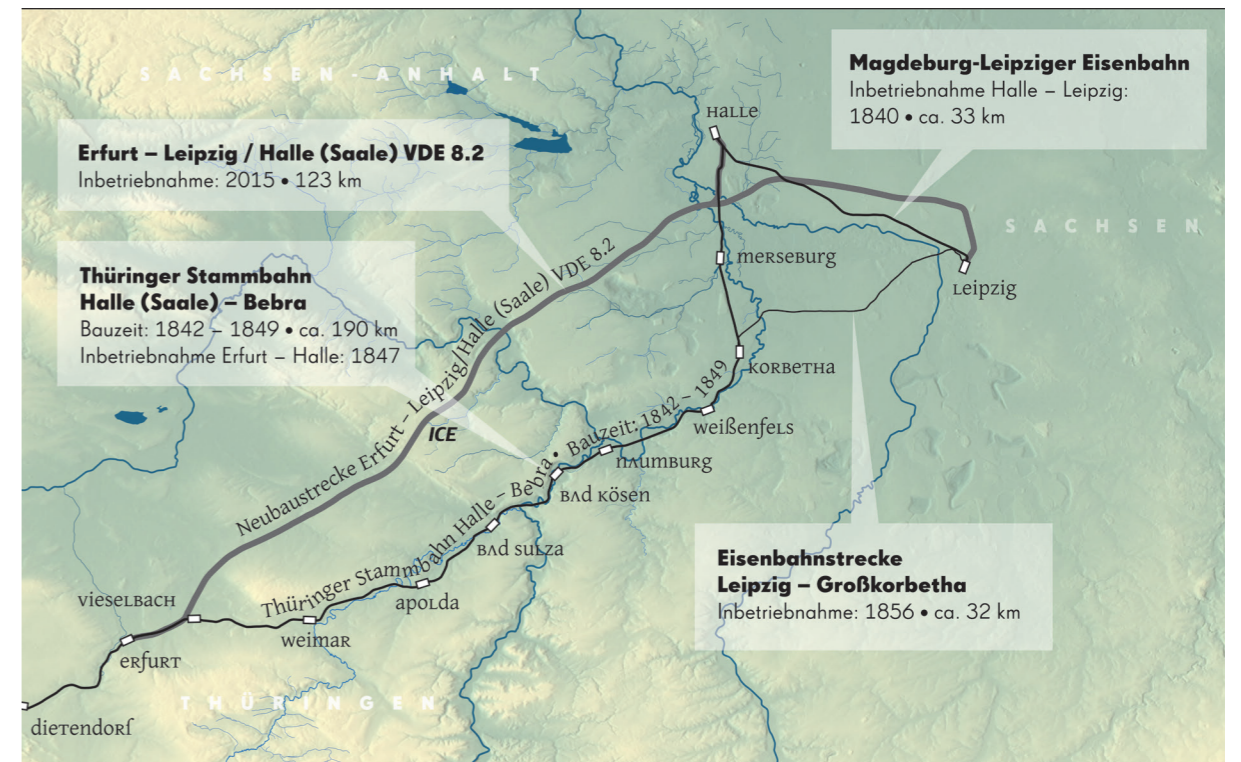
und agitiert mit Erfurt dafür, so dass es 1840 mit den Regierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha zur Gründung eines „Thüringischen Eisenbahnvereins“ kommt. Das Engagement hat Erfolg und im April 1841 entscheidet sich Preußen für den Bau dieser Linie. 1844 wird mit dem Bau begonnen und 1849 ist die Strecke Thüringer Eisenbahn mit über ca. 190 km komplett fertiggestellt.⁴

Es ist also kein Automatismus, dass die Stammlinie der Thüringischen Eisenbahn der Route der alten Handelsstraße folgt. Territorialpolitische und ganz eigene technische Bedingungen standen hier als Vorbedingungen an den Streckenverlauf, die dennoch persönlichem Engagement und traditionellen, wirtschaftlichen Interessenlagen gerecht wurden. So folgt das damals neue Verkehrsmittel – mit seiner immobilen Schienengrundlage – im Wesentlichen dem Lauf der wichtigen und traditionellen West-Ost-Verkehrsrouten durch Thüringen.

Dass die Streckenführung mit der „alten Handelsstraße“ korreliert, wird von Beginn an in der Literatur und dann kontinuierlich betont: In der ersten Publikation zur Strecke, die auch den touristischen Personenverkehr ansprechen möchte, heißt es: „Von (Weißenfels) ändert die Bahn ihre südliche Richtung, indem sie sich westlich wendet und der über die Berge geführten alten Handelsstraße von Leipzig nach Frankfurt a. M. in den danebenliegenden Thälern bis Eisenach folgt.“⁵

Zum 125-jährigen Jubiläum der Strecke erklären die Autoren: „Sie [die Strecke] übernahm die Verkehrsbedürfnisse der seit dem Mittelalter bestehenden großen Verkehrs- und Handelsbeziehungen zwischen dem Osten und dem Westen und folgte der Richtung einer alten Handels- und Heerstraße, der ‚Königsstraße‘“.⁶

Und weit nach dem 150-jährigen Jubiläum – das vermutlich aufgrund der Ereignisse der Nachwen-



Der Mitteldeutsche Raum mit der Thüringer Stammbahn und der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle (Saale) VDE 8.2 (Karte: H. Volk).

dejahre nicht gebührend vorbereitet werden konnte – attestieren weitere Autoren: „Der Streckenverlauf [...] folgte dem der alten Handelsstraße ‚Via Regia‘ [...] zwischen Leipzig und Frankfurt.“⁷ Zuletzt baut die Bahn mit der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle (Saale) VDE 8.2 wiederum auf dieses Narrativ, wenn sie erklärt: „Geschichte und Entwicklung des Planungsgebietes der Eisenbahn-Neubaustrecke Erfurt–Leipzig /Halle sind seit alters her eng mit bedeutenden Handels- und Verkehrswegen verbunden. Die Via Imperii führte von den italienischen und süddeutschen Märkten in Süd-Nord-Richtung bis zu den Handelsplätzen der Hanse an Ost- und Nordsee. Die Via Regia ermöglichte den Warenaustausch von West nach Ost. Beide Wege kreuzten sich im Großraum der Städte Erfurt (742), Leipzig (1165) und Halle / Saale (806), die ihnen Entstehen und Entwicklung verdanken. Als im vergangenen Jahrhundert auf der Basis der alten Handelswege das deutsche Eisenbahnnetz entstand, war es wiederum der Ausbau der Infrastruktur, der den angeschlossenen Städten und Regionen in Thüringen, Preußen und Sachsen zu wirtschaftlichem Aufschwung verhalf. Bereits 1846 ging nach nur zweijährigem Bau die Strecke Erfurt – Halle in Betrieb. Heute erweist sich im Zeichen der europäischen Integration die Belebung der Infrastruktur mehr denn je als Motor für die Weichenstellung in Richtung Zukunft.“⁸

Das bedeutet: Die Bahn identifiziert sich sowohl in der Linienführung der Thüringer Stammbahn als

auch in der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle (Saale) mit dem Via Regia-Trassenkorridor. Es wäre daher durchaus schlüssig, die verkehrenden Züge auf der Stammbahnlinie thematisch mit der „Königsstraße“ zu verbinden und bei der Konzeption der Namensgebung von Triebzügen der ICE-Linie 50 mit dem Linienverlauf Frankfurt – Hanau – Fulda – Bad Hersfeld – Erfurt – Leipzig/Halle Flughafen – Leipzig den Namen „Via Regia“ ins Auge zu fassen. (Holger Volk)

Literatur

- Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt/M.: Fischer 2001, S. 32.
- Jacob, Ralf: Hauptbahnhof Halle (Saale) – Historie und Tradition, Zukunft und Vision, Berlin: VBN Verlag 2015, S. 12.
- List, Friedrich: Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig: Liebeskind 1833, S. 18ff.
- Fromm, Günter / Hunger, Erich: Die Entwicklung der Thüringischen Eisenbahn – 125 Jahre Halle-Gerstungen, Reichsbahndirektion Erfurt, Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Erfurt: Reichsbahndirektion Erfurt 1972, S. 6.
- Malerisches Album der thüringischen Eisenbahn von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach bis an die kurhessische Grenze, Weimar: Bernhard Friedrich Voigt 1850. [Reprint: Verlag Rockstuhl 1997], S. 45.
- wie Anm. 4, S. 3
- Thielmann, Dr. Georg / Pabst, Roland: Die Thüringer Stammbahn, Arnstadt: Wachsbunverlag 2006, S. 8.
- <https://www.vde8.de/Geschichte> [letzter Zugriff 22.06.2022]