

West-östliche Schienenwege

Ein nach Sachsen ausgewandrerter Elsässer schuf die Grundlage für den wirtschaftlichen Aufschwung von Chemnitz. Richard Hartmann wurde dort zum König der Lokomotiven, die bis in die syrische Wüste rollten. Wie die europäische Kulturhauptstadt 2025 ihn jetzt feiert.

VON WERNER SCHREINER

Es waren schwierige Zeiten im zu Ende gehenden napoleonischen Zeitalter, als Frankreich sich von England abschottete und die Pfalz im Département du Mont Tonnerre französisches Staatsgebiet war. Es setzten Wanderbewegungen ein. In Neustadt etwa wurde die Familie Denis heimisch, Vater Denis als höchster Forstbeamter Napoleons blieb nach dem Sturz Napoleons und wurde mit dem Übergang der Pfalz in österreichisch-bayerische Verwaltung bayerischer Kreisforstmeister.

Aus Montier-en-Der in der Haute-Marne stammend, hatte die Familie das linksrheinische Gebiet als neue Heimat auserwählt. Der Sohn Paul, der in Paris studierte, wurde später Kreisbauingenieur in Speyer und baute die erste Eisenbahn in Deutschland sowie viele weitere Eisenbahnen in der Pfalz. Dass der im Juni 1795 geborene Denis sich einmal mit diesem modernen Verkehrsmittel beschäftigen sollte, war von ihm ebenso wenig zu erwarten wie von Richard Hartmann der, nur wenige Reisetunden weiter südlich von Neustadt, am 8. November 1809 in Barr im Elsass als Sohn eines Weißgerbers das Licht der Welt erblickte. Nach Schulbesuchen in Barr und in Lunéville und einer Ausbildung als Zeugschmied machte sich der junge Richard Hartmann am 19. Juli 1830 auf die Wanderschaft.

Spinn- und Dampfmaschinen

Vom elsässischen Barr führte ihn der Weg via Straßburg in Richtung der neuen Grenzstadt Weissemburg und von dort über Landau und Karlsruhe nach Heidelberg und Mannheim. Vom Badischen aus setzte er seine Wanderroute fort und traf rund zwei Jahre später im sächsischen Chemnitz ein. Der Wanderarbeiter verdingte sich bei ver-

schiedenen Betrieben, in denen Spinnmaschinen zur Reparatur standen.

Schließlich gelang es ihm, auch neue Maschinen zu bauen, in der Arbeits hierarchie brachte es bis zum Akkordmeister. Bereits 1839 gründete er mit August Götz sein erstes Unternehmen, das sich später auch mit Dampfmaschinen beschäftigte. Als Hartmann 1844 seine Fabrik innerhalb von Chemnitz verlagerte, beschäftigte er schon über 300 Mitarbeiter.

Reise nach England

Aus dem Elsässer wurde ein Sachse: Mit dem Erwerb des Bürgerrechts im Jahre 1837 hatte er sich wohl auch vorgenommen, sich in Chemnitz auf Dauer niederzulassen und heiratete im Oktober des gleichen Jahres Bertha Auguste Oppelt, Tochter eines Schankwirts, der die Kunst nachgesagt wird, das Vermögen ihres Mannes gut zusammenzuhalten zu haben. Als Hartmann sich 1843 von seinem Compagnon trennte, zog er mit seinem Werk innerhalb von Chemnitz um.

Um auf dem neusten Stand der Technik zu sein, begab er sich 1845 nach England, um sich dort mit dem neuen System der Eisenbahnen und insbesondere dem Lokomotivbau zu beschäftigen. Nach seiner Rückkehr bat er den König von Sachsen um einen Kredit zum Aufbau einer Fabrik, der ihm auch zinslos gewährt wurde. Hartmann baute nun eine Lokomotivfertigung auf und konnte 1848 – ein Jahr nachdem in der Pfalz der Bahnbetrieb gestartet war, die erste Lokomotive auf die Gleise setzen.

Die erste Lokhalle der Firma Hartmann wurde nach der Wahl von Chemnitz als Europäische Kulturhauptstadt restauriert und zum Empfangszentrum für Besucher umgestaltet. Der Bau von Lokomotiven in Chemnitz war nicht so ganz einfach, verfügt



Vor der Kulturhauptstadt-Eröffnung: Das Seil vor der Lok wartet auf starke Arme. FOTO: IMAGO/WOLFGANG SCHMIDT



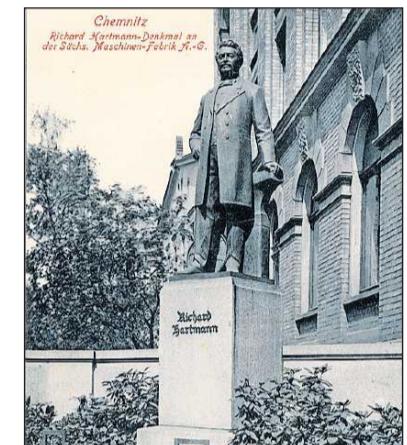
Sächsischer Eisenbahnpionier, geboren im Elsass: Richard Hartmann (1809 bis 1878). FOTO: IMAGO/H. TSCHANZ-HOFMANN



Hartmanns Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz war bis ins 20. Jahrhundert eines der bedeutendsten Maschinenbauunternehmen Sachsens. Die erste Lokomotive fuhr 1848 aus dem Werk. FOTO: IMAGO/WOLFGANG SCHMIDT



Per Muskelkraft von Chemnitzer Vereinen wird die Lok aus den Hartmann-Werken am Eröffnungsabend des Kulturhauptstadtyahres durch das Chemnitzer Stadtzentrum gezogen. FOTO: IMAGO/WOLFGANG SCHMIDT



Bereits 1912 errichteten die Chemnitzer ihrem Eisenbahnpionier ein Denkmal. FOTO: IMAGO/PIEMAGS

te die Stadt zu dieser Zeit noch nicht über einen Bahnanschluss. Die Loks mussten daher wieder teilweise zerlegt werden und wurden per Pferdefuhrwerk nach Leipzig verbracht, wo man sie auf die Schienen setzte. Ab 1852 hatte dann auch Chemnitz einen Gleisanschluss. Da das Werk aber zu diesem Zeitpunkt noch keinen solchen hatte, mussten die Lokomotiven per „Straßenroller“ zu den Gleisen gebracht werden. Diese Transporte wurden von Pferden gezogen. Aus Anlass des 200. Geburtstags von Richard Hartmann versuchte man 2009 – mit Unterstützung der Chemnitzer „Freien Presse“ – einen solchen Lokomotivtransport zu demonstrieren, die Deichsel des Straßenrollers brach jedoch noch vor der Ankunft am Ziel.

Auf Straßenbahnschienen

Die Wahl von Chemnitz zur Europäischen Kulturhauptstadt, die ihren Aufstieg als Wirtschaftsmetropole einst Richard Hartmann verdanke, motivierte das Sächsische Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf, den Versuch zu unternehmen, den Transport einer Lokomotive, wie er zur Zeit von Richard Hartmann üblich war, nachzustellen. Im Gegensatz zu 2009 sollte

die Maschine diesmal mit Menschenkraft gezogen werden.

Als am 18. Januar 2025 die große Eröffnungsveranstaltung zur Europäischen Kulturhauptstadt anstand, war der neue Versuch Teil des Programms. Rund 120 Personen hatten sich gemeldet und wurden in Teams zusammengefasst, um die Lokomotive durch Chemnitz zu ziehen. Allerdings war es nicht die 1848 als erste Maschine produzierte Lok „Glück auf“, sondern die 1886 gefertigte, rund 20 Tonnen schwere Lok Hegel, hergestellt in der Sächsischen Maschinenfabrik „vormals Richard Hartmann“. Diese Lok war bis 1967 in Dienst, gehört dem Verkehrsmuseum in Dresden und steht heute im Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf.

Die Lok wurde für die Eröffnungsveranstaltung der Europäischen Kulturhauptstadt per Lkw-Straßenroller in die Chemnitzer Innenstadt gebracht. Dort war jedoch die Aufgabe gegenüber der Gründerzeit wesentlich vereinfacht, denn die Maschine konnte auf den Gleisen der Chemnitzer Straßenbahn gezogen werden. Entlang der Straße der Nationen wurden die Teams von den Bürgern angefeuert – das Projekt gelang.

Dass die Lok heute in der Innenstadt

auf den Straßenbahngleisen rollen kann ist möglich, weil die Chemnitzer ihre Straßenbahn schon früh auf Normalspur umgestellt haben und analog dem „Karlsruher Modell“ gestaltet.

Sachsen-Lok im Orient

Die schmalspurige Straßenbahn wurde schrittweise auf Normalspur umgebaut und das Netz erweitert. Die neue City-Bahn und die Regionalbahnstrecken haben die gleiche Spurweite. Inzwischen wurde auch der Hauptbahnhof umgestaltet so dass die aus der Region kommenden Citybahnen oder auch die Straßenbahn in den Chemnitzer Hauptbahnhof einfahren können. So fährt die Citybahn nicht nur im direkten Umfeld von Chemnitz, sondern erreicht zahlreiche Orte, die früher nur einen Bahnanschluss hatten, und teilt sich die Strecke mit den Zügen der Deutschen Bahn.

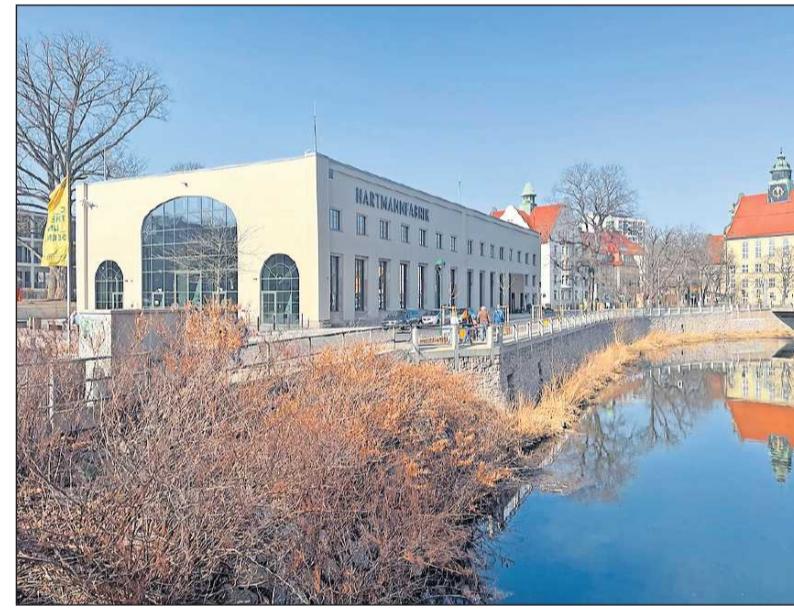
Dass der elsässische Pionier Hartmann so erfolgreich sein würde hat niemand erwartet, doch der Hartmannsche Lokomotivbau machte die Stadt Chemnitz weltbekannt. 2008 noch konnte man im syrischen Damaskus im dortigen Eisenbahnmuseum die in Chemnitz für die von Damaskus nach Medina führende Hedschasbahn her-

stellten Dampflokomotiven besichtigen.

Das bis in die 1930er-Jahre auf Bahnbetrieb spezialisierte Chemnitzer Werk hat rund 4000 Lokomotiven hergestellt. Eine im Internet einsehbare Aufstellung der Lokomotiven zeigt auf, in wie viele europäische und außereuropäische Länder auf den verschiedensten Kontinenten die Sächsische Lokomotivenfabrik vormals „Richard Hartmann“ ihre Dampflokomotiven lieferte.

Der zum „Imperium“ Hartmann gehörende Textilmaschinenbereich macht ebenfalls die Bedeutung der Hartmannschen Werke, für die Industrialisierung im Raum Chemnitz deutlich. Als sich Richard Hartmann 1870 aus der Firmenleitung zurückzog, waren die Grundlagen für einen soliden Betrieb gelegt; viele Märkte konnten beliebt werden.

Die aus Anlass der Eröffnung des Kulturjahrs durch die Stadt gezogene Dampflok „Hegel“ steht im großen sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf übrigens gemeinsam mit einer Maschine, die aus der Straßburger Lokfabrik in Grafenstaden (1886) stammt und ebenfalls auf den Gleisen der sächsischen Staatsbahnen unterwegs war.



Die erste Lokhalle der Firma Hartmann, nach der Wahl von Chemnitz zu Europäischen Kulturhauptstadt zum Empfangszentrum umgestaltet. FOTO: SCHREINER

Gemeinsam für die Sicherheit auf dem Fluss

Die deutsch-französische Wasserschutzpolizei bezieht einen Neubau im Kehler Rheinhafen

VON BÄRBEL NÜCKLES

Mehr als zwölf Jahre nach ihrer Gründung bezieht die deutsch-französische Wasserschutzpolizei einen Stationsneubau im Kehler Rheinhafen: Endlich gibt es moderne Rahmenbedingungen für effiziente Arbeit.

Der Kehler Rheinhafen: Das sind Lagerflächen, Hallen, Industriebetriebe, Bahngleise. Von hier aus startet auch die deutsch-französische Wasserschutzpolizei auf dem Rhein, seit Anfang des Jahres von einem eigens für sie errichteten Gebäude aus. Der markante Neubau liegt auf einer Landzunge im nördlichen Hafen etwas abseits, fast idyllisch und von Wasserarmen flankiert. Die Hafenaufzucht ist nicht weit, so dass die Wasserschutzpolizei ihre Einsatzorte wesentlich schneller als früher erreicht.

Dass der Rhein als eine der wichtigsten europäischen Wasserstraßen kein rechtsfreier Raum ist, sichert die deutsch-französische Einheit mit täglichen Bootsstreiften ab, mit Kontrollen auf Frachtschiffen, Touristenbooten oder bei Freizeitanglern, bei Sucheinsätzen aber auch, wenn es zu Schiffsunfällen kommt. Die 27 Beamten und Beamten der deutsch-französischen Polizeieinheit seien Menschen, die anpacken, benannte der deutsche Stationsleiter Markus Ridder bei der Bau-Übergabe als wichtigen Grund für deren Erfolg. Allein 2024 kontrollierten sie mehr als 1000 Boote und stellten dabei mehr als 300 Verstöße fest. Vom Kehler Rheinhafen aus werden



Am Kehler Rheinhafen steht das neue Gebäude für die deutsch-französische Einheit der Wasserschutzpolizei. FOTO: NÜK

auch die beiden anderen Dienststellen der Einheit bei Vogelgrün und in Gamburg koordiniert, wo das 2023 gemeinsam eingeschaffte, schwere deutsch-französische Polizeiboot stationiert ist.

Erstmals seit Gründung der Einheit aus der deutschen Wasserschutzpolizei und der französischen Gendarmerie Fluviale 2011 arbeiten ihre Mitglieder jetzt Seite an Seite. An ihrem bisherigen, circa sieben Kilometer entfernten Standort im Rheinhafen hatten sie in einem Provisorium Dienst getan,

dem Altbau der deutschen Wasserschutzpolizei, errichtet in den 1950er-Jahren, und dazugestellten Containern. Das neue Gebäude mit einem Bootshaus, einem Bootsanleger und einer eigenen Tankstelle entspricht zudem den Bestandsstandards der Energieeffizienz, ist mit einer Luft-Wasser-Wärme pumpe und einer Photovoltaik-Anlage mit einer Leistung von 70 Kilowatt Peak auf dem Dach ausgestattet.

Die deutsch-französische Wasserschutzpolizei gilt wie das 1999 gegründete und ebenfalls in Kehl angesiedelte Gemeinsame Zentrum der deutsch-französischen Polizei- und Zollzusammenarbeit als europaweit wegweisendes Kooperationsmodell.

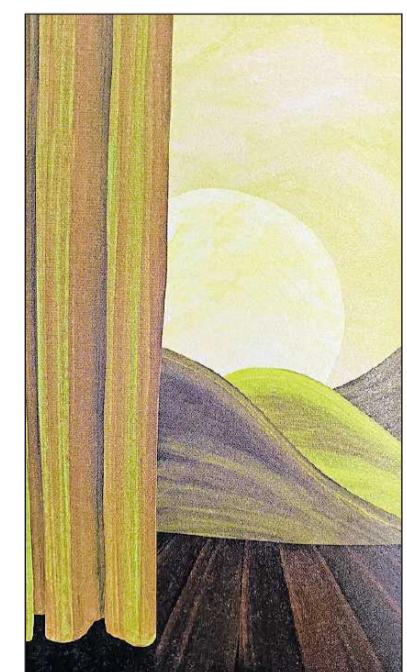
Gut zwölfe Millionen Euro hat Baden-Württemberg vom Pforzheimer Büro Peter W. Schmidt Architekten geplant. Der Standort auf einer schmal zulaufenden Landzunge gab einen trapezförmigen Grundriss vor. Auf 63 Meter Länge haben die Architekten eine kompakte Station entworfen, umhüllt von einer matt schimmernden Fassadenverkleidung aus Aluminium-Schindeln. Angesichts des begrenzten Platzangebots entstand auf einem schmalen Erdgeschoss in Betonbauweise für Fahrzeuge, Werkstätten und die Wache ein überkragendes erstes Stockwerk im Wesentlichen aus Holz für die Büros. Von der Seite betrachtet ergibt sich so ein an einen Tisch erinnernder Aufriss. Für die Raumteileinteilung wie bei Schotten habe man sich an den Prinzipien des Bootsbau orientiert, erklärt der Architekt Frank Spallinger.

Mittelmeer am Rhein

Das Straßburger Festival Arsmondo 2025

Immer wenn es Frühjahr wird, zeigt sich das kulturelle Angebot in der Europa metropole Straßburg für drei Wochen besonders bunt und lebendig, dann nämlich, wenn die Opéra national du Rhin zu ihrem Festival Arsmondo ein lädt. Das nun ist keineswegs, wie der Gastgeber vermuten ließe, ein weiteres Opernfestival, denn erstens hat die Rheinoper für die Festivalprogramme viele Partner als Co-Gastgeber, vom Blue Note Café mit seiner Musikbühne über die Universitätsbibliothek bis zu Galerien, Kinos und der Kirche Saint-Pierre-le-Vieux. Und zweitens kommen die Gäste aus aller Welt und bringen ihre Kulturen mit – sei es aus Indien, Südamerika, Japan oder gar aus einem Land Utopia. 2025 treffen sich in Straßburg die Kulturen rund um das Mittelmeer.

Die Konzerte, Lesungen, Vorträge, Ausstellungen stehen im Zeichen dieses Meers „in der Mitte der Welt“, Wiege der Civilisation, Ursprung der drei großen monotheistischen Weltreligionen, Ort des fruchtbaren Austauschs ebenso wie gewaltsausamen Aufeinandertreffens. Spielfilme – wie Visconti legendärer „Leopard“ oder der das Kino feiernde „Blick des Odysseus“ von Theo Angelopoulos – und Dokumentarfilme werden zusehen sein, eine Serie von Fotografien und Musik, die von Folklore bis zu von Volksmusik geprägter Klassik oder einer Begegnung arabisch-andalusischer Klänge mit zeitgenössischer Choreografie. Und zum Thema passt auch die Festivalproduktion der Rheinoper, Franz Lehár's letztes Werk, „Giuditta“, deren Handlung mit tragischem Ausgang von Italien übers Meer nach Libyen führt. |gl



Eine Lehár-Operette als Festival-Produktion zum Thema Mittelmeer: das Plakatmotiv für „Giuditta“. Premiere ist am 18. Mai, das Festival Arsmondo dauert von 24. April bis 20. Mai (www.operationaldurhin.eu). FOTO: ONR