

## NDB-Artikel

**Kunz, Karl Theodor** Erbauer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, \* 27.7.1791 Dresden, † 30.12.1863 Dresden. (lutherisch)

### Genealogie

V → Friedrich Gottlob (1767–1830), Geh. Finanzregistrator in D., S d. Akziseeinnehmers Andreas in Dürreweitschen;

M Joh. Friederica Wilhelmina († v. 1830), T d. Joh. Paul Michaelis (1718–89), aus Handwerkerfam. in Wurzen, Pfarrer in Reuden/Fuhne, u. d. Christiana Erdmuthe am Ende;

◦ Dresden 1828 Clara Constanze (1805–96), T d. Carl Heinrich Bernhard Ertell, Amtsinsp. in Mügeln u. Oschatz, Gerichtsdir. in Altmügeln;

1 S, 1 T (früh †).

### Leben

Nach dem Besuch des Gymnasiums trat K. 1808 in die sächs. Armee ein, machte die Feldzüge 1812/13 als Artillerieoffizier mit, quittierte 1827 als Hauptmann den Militärdienst und wurde als Wasserbauadjunkt in den Staatsdienst übernommen. Angeregt u. a. durch Friedrich List, bildete sich 1833 ein Komitee zur Vorbereitung einer Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Dresden. Der inzwischen zum Wasserbaudirektor beförderte K. wurde als tüchtiger Techniker in dieses Gremium berufen und setzte sich hier entschieden für eine teilweise Streckenführung auf dem rechten Elbufer mit Flußüberquerung bei Riesa ein. Von einer im Auftrag des Komitees und der sächs. Regierung im Herbst 1835 unternommenen Reise nach Belgien und England brachte er den angesehenen engl. Eisenbahningenieur James Walker mit, dessen Urteil den Ausschlag für K.s zunächst umstrittene Trasse gab. K. wurde am 1.11.1835 unter Beibehaltung seiner Beamtenstellung zum leitenden Oberingenieur der zu bauenden ersten deutschen „Fernbahn“ bestellt; das ihm zugesicherte Honorar betrug 10 000 Taler. Da die Bauarbeiten sowohl von Leipzig wie auch von Dresden aus in Angriff genommen wurden, nahm K. sein Quartier in Oschatz, etwa in der Mitte der Strecke. Obwohl die gewählte Trasse geringere Geländeschwierigkeiten aufwies als die zunächst alternativ vorgeschlagene über Meißen und auch durch weniger dicht besiedelte Gegenden führte, mußten vor allem beim Erdbau erhebliche Probleme gemeistert werden. Immer neue Vermessungen waren notwendig, die Erstellung der Kostenvoranschläge erwies sich als schwierig, die Materiallieferungen (z. B. Schienen aus England) gerieten ins Stocken, das Baugerät mußte z. T. erst hergestellt werden. Zeitweilig unterstanden K. mehr als 7 000 Arbeiter. Nachdem bereits seit 1837 einige Teilstrecken

freigegeben worden waren, erklärte K. am 1.4.1839 die gesamte Strecke (115,4 km) einschließlich der Eibbrücke bei Gröba und des ersten deutschen Eisenbahntunnels bei Oberau (513 m) für passierbar. Am 7.4. erfolgte die feierliche Eröffnung. K. blieb bis Ende 1843 als Oberingenieur bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft. Die von ihm durchgesetzte Streckenführung bewährte sich und erwies sich auch als günstig im Hinblick auf den Anschluß an andere Linien.

Im Sommer 1840 führte K. mit den bayer. Behörden Verhandlungen über den Bau der Eisenbahn Leipzig-Nürnberg. Trotz des Widerstandes der Bayer. Nordbahn-Gesellschaft, die eine Streckenführung über Coburg befürwortete, und trotz scharfer Kritik Lists erreichte er, daß eine sächs.-bayer. Verbindung über Hof beschlossen wurde. Die Bauarbeiten wurden unter K.s Leitung im Juli 1841 von Leipzig aus begonnen und kamen zunächst zügig voran. Im Febr. 1844 übergab K. die Bauleitung an seinen langjährigen Mitarbeiter Robert Wilke, der den schwierigeren Teil der Strecke bis zur Fertigstellung 1851 ausführte, und wurde selbst als Geh. Baurat Leiter der Eisenbahnabteilung im Ministerium des Inneren, aus dem er später in das Finanzministerium überwechselte. 1855 trat er in den Ruhestand.

### **Literatur**

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in d. ersten 25 J. ihres Bestehens, Denkschr., 1864;

L. Neumann u. P. Ehrhardt, Erinnerungen an d. Bau u. d. ersten Betriebsjahre d. Leipzig-Dresdner Eisenbahn, in: Der Civiling. NF 35, 1889, S. 96-310;

A. Wiedeman, Die sächs. Eisenbahnen in hist.-statist. Darst., 1902;

Rölls Enz. d. ges. Eisenbahnwesens VI, 1896, S. 2181 (<sup>2</sup>VII, 1915, S. 16);

Verkehrstechn. Woche 29, 1935, S. 648;

E. Schurig, in: Dresdner Nachrr., Nr. 201 v. 30.4.1935;

K. Bloß, T. K. u. R. Wilke, zwei führende Ingenieure d. sächs. Eisenbahngesch., in: Hochschulbl. Grenzland Sachsen 12, 1936/37, S. 253-55 (P);

R. Böker, Aufruf betr. d. Verteidigung d. Ehre d. Leipziger Eisenbahngründer u. -erbauer, 1943, S. 55-60;

G. Wiesner, C. T. K., s. Werk u. s. Schicksal, in: Sächs. Heimatbl. 6, 1960, S. 268-73 (P);

P. Beyer, Vom Werden d. Göltzschtal- u. d. Elstertalbrücke, <sup>3</sup>1977.

### **Portraits**

Reliefmedaillon am Neustädter Bahnhof in Dresden (1869).

**Autor**

Erhard Born

**Empfohlene Zitierweise**

, „Kunz, Karl Theodor“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 308-309  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---