

# Die Elbaue

„Die Elbaue“ erscheint 14tägig, für die Bezahler des „General-Anzeigers“ kostenfrei. Hauptgeschäftsstelle Kötzschenbroda, Güterhoffstr. 5. Fernspr. 6.

## Verkehr und Landschaft.

Hoch von unsern Lössnighöhen schweift der Blick über die gesegneten Fluren der Elbaue hinweg, über Gärten und Felder, hinüber zum heimatlichen Strou, zur ältesten Verkehrsstraße des Elbiales. Auf ihr fuhr der Sorbe mit seinem primitiven, gebrechlichen Fahrzeug hinunter ins deutsche Land, hin zur Magadaburg, um die Felle der heimischen Wälder, die Honigscheiben seiner Bienen, die Gefäße der häuslichen Kunst seiner Frauen einzutauschen gegen das Eisen und die Waffen, gegen das feine Tuch für seine Festgewänder.

Und neben der alten Wasserstraße zieht sich der jüngere Verkehrsweg, jene alte Meißner Landstraße durch die Auen, der alte Fürstenweg, auf dem Jahrhunderte lang sich der ganze Verkehr von Meissen nach Dresden und dem Böhmerlande hinzog, bis die jüngere Schwester am Berghange ihr die Würden und Bürden als Hauptverkehrsader zwischen den beiden kurfürstlichen Residenzen abnahm. Auf beiden Straßen zog der Verkehr seine altgewohnten Bahnen. Die behäbige Postkutsche rollte gemächlich auf ihnen dahin. Schwerbeladene hochplanige Frachtwagen ächzten und knarrien unter ihrer Last. Entsetzt spürten die Wanderer mit dem Felleisen, die Bauernfrauen mit den Tragkörben beiseite, wenn in mächtige Staubwolken gehüllt eine vierspännige Extrapost, den gelben Wagenkasten, zwischen Riemen und Federn hängend, heranbrauste. Dazwischen hinein quetschten die Schiebbocke der Bauern, brüllten die Kühe, die der Residenz zugetrieben wurden, und mit kräftigem Fluch über das unliebsame Hindernis jagte ein Stasjettenreiter rücksichtslos durch die erschreckt auseinander-sprengende Herde.

So sahen noch bis vor wenigen Menschenaltern die beiden Straßen den Verkehr auf ihren breiten Rücken dahin ziehen.

Da kam drüber aus dem Lande der Engländer die seltsame Kunde, daß man dort gelernt habe, ohne Pferde mit Bindeseile durch die Lande zu reisen. Der Dampf, der daheim aus dem Kochtopf brodelte, sollte dieses Wunder tun. Ungläubiges Kopfschütteln erregte diese Mär in den biederen Bauernköpfen der Lössnigh wie anderwärts, verlacht wurden die Klugen, die Weisheitsmich:l, die in den Schänken behaupteten, daß dies möglich sei. — Als aber dann die Kunde kam, daß drunten im Frankenlande zwischen Fürth und Nürnberg einige unternehmende Köpfe es wahrhaftig versuchen wollten, eine solche Teufelsbahn zu bauen, da wackelte mancher Popf entsetzt auch im lieben Sachsenlande ob solch freventlichen Uebermutes. Und als gar dann eine hoch-

weise königliche Regierung in Sachsen dem Drängen weitstüchtiger Männer nachgab und ebenfalls den Bau eines solchen Satansdinges genehmigte, da zweifelte mancher brave Sachs: an dem Fortbestehen der weisen göttlichen Weltordnung und die gräßlichsten Gefahren und schrecklichsten Folgen für die reisende und die übrige Menschheit malten sich in den entsetzten Gehirnen.

Aber die Eisenbahn zog doch ihr: blaue Straße durch die Elbaue allen Angstmeiern zum Trost. — Heute können wir uns unsere heimatliche Landschaft gar nicht mehr vorstellen ohne die blinkenden Linien der Schienen, ohne die Brücken und Viadukte, ohne die roten, grünen und gelben Lichter, die in dunkler Nacht heraufschimmern zu den Bergen. Den jagenden D-Zug, den gemächlichen Vorortsbummeler, den fauchenden Güterzug mit ihren webenden Rauchfahnen sich aus unserer Landschaft hinweg zu denken, ist der heutigen Generation unmöglich. Sind sie doch Symbole des weltumfassenden Verkehrs, der trotz aller Völkerseindschaft Länder und Erdteile unlösbar miteinander verbindet. — th.

## Aus den Kinderjahren der Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

(Nachdr. verb.)

Nachdem im Jahre 1829 Georg Stephenson seine erste wirkliche brauchbare Lokomotive erbaut und damit die heutige Eisenbahn aus der Taufe gehoben hatte, begannen weit ausschauende Männer auch in Deutschland für die Erbauung von Dampfbahnen zu werben. Nürnberg-Fürth war die erste Bahn in Deutschland. Sachsen sollte bald folgen. Schon 1832 wies der Ingenieur und Pionierhauptmann Kunz auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung einer Bahnverbindung der beiden Städte Leipzig und Dresden hin. Der amerikanische Konsul in Leipzig, Friedrich List, wirkte in seiner 1833 erschienenen Schrift „Ueber ein sächsisches Eisenbahnwesen als Grundlage eines deutschen Eisenbahnsystems“ ganz besonders für das Zustandekommen des Projektes der ersten größeren Bahn Deutschlands.

Eine Gesellschaft zur Erbauung dieser Bahn bildete sich und nach jahrelangem Bemühen und unter Ueberwindung großer Schwierigkeiten erhielt dieselbe am 6. Mai 1835 die Genehmigung zum Bau einer zweigleisigen Schienenstraße zwischen den beiden größten sächsischen Städten. 2 Monate später wurde das Enteignungsgesetz für den Bahnbau beschlossen. Die eingehenden behördlichen Erhebungen über die Rentabilität des Unternehmens errechneten eine Beförderung von 44 800 Personen und 880 000 Zentnern

und eine Einnahme von 99 127,2 Tbl. aus dem Personen- und 196 624,4 Tbl. aus dem Güterverkehr. Für die Fahrpreise bedingte die Regierung, daß dieselben den Posttarifen der staatlichen Posten die Frachtsätze den Frachterlöhnen entsprechen müßten. Besonders stellte man bei der Prosperitätsberechnung die Salztransporte, die von Preußen herüber auf bestimmte, altüberbrachte Straßen, die Salzstraßen gewiesen waren, die Salzstraße in Coswig ist ein Ueberrest einer solchen, in Rechnung. Die Baukosten wurden mit 54 970 Tbl. 12 Gr. pro Meile veranschlagt, überschritten aber die Summe infolge der großen Schwierigkeiten des Baues bedeutend, so daß nach Fertigstellung der gesamten Linie die Meile auf 280 000 Tbl. zu stehen kam. Das Anlagekapital von 6 Mill. Tbl. war deshalb, da in die Baukosten das rollende Material nicht einbegriffen war, sehr niedrig, denn der gesamte Wagenpark bestand aus 106 Personen-, 131 Güterwagen und 22 Lokomotiven.

Am 29. Februar 1836 begann man mit dem Bahnbau bei Nachern. Die erste Teilstrecke Leipzig-Alten wurde am 24. April des folgenden Jahres vollendet. Am 19. Juli 1838 wurde von Dresden aus die erste Teilstrecke nach Weintraube und am 7. April 1839 die gesamte Strecke Dresden-Leipzig in Betrieb genommen. Wenig Bequemlichkeit boten die ersten Eisenbahnwagen, die ungedeckt, offen waren und die Reisenden den Unbildern der Witterung und der starken Rauchbelästigung durch die Maschine aussetzten. Schuppkarren, Wachsstaftmäntel wurden deshalb in der ersten Zeit der Eisenbahn von unternehmenden Geschäftsleuten den wagemutigen Reisenden angeboten. Die Maschinen, die noch keine Funkenfänger auf ihren hohen Essen hatten, warfen ungehindert ihren Funkenregen auf die Fahrgäste. Später erst ging man zu gedeckten Wagen über, die jedoch nur offene scheibenlose Fensteröffnungen besaßen. Ein Fortschritt waren die Ledervorhänge, die später eingeführt wurden. Zur Sicherheit der Reisenden waren die Wagentüren nur von außen zu öffnen. Strenge bürokratische Vorschriften regelten das Verhalten der Reisenden während der Fahrt. Der einmal eingenommene Platz durfte während der Fahrt nicht verlassen werden. Aufstehen, auf die Bänke treten, Anlehnen an die Türen war streng verboten. So engberzig uns heutigen Reisenden diese Vorschriften erscheinen, die ganze Art des Betriebes, besonders der unrubige Gang des Wagenmaterials erforderte solche Vorsichtsmaßnahmen zum Wohle der Fahrgäste. Eine Reise war also auch mit dem neuen Beförderungsmittel nicht gerade eine besondere Annehmlichkeit für die reisefreudigen Damen und Batermörder geschmückten Herren der zu