

Eisenbahn und Dampfschiff.

Das vierte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts war für Kößschenbroda ein ganz besonders ereignisreiches. Vollzog sich in ihm doch eine grundlegende Umwandlung des Verkehrs wesens, die auch für unsern Ort, wie die ganze Umgebung, bisher ungewohnte Entwicklungsmöglichkeiten mit sich brachte. Die Dampfkraft wurde in den Dienst des Verkehrs gestellt.

Zuerst geschah dies bei uns auf der Elbe. Am 26. August 1837 eröffnete die in Dresden gegründete Dampfschiffahrtsgesellschaft ihre Personensfahrten auf der unteren Stromstrecke zwischen Dresden und Meissen, nachdem man tags vorher diese zwischen Dresden und Rathen aufgenommen hatte. Am 3. Oktober desselben Jahres erscheint auf dem Fahrplan der Dampfer, es waren zuerst 2, die Königin Maria und der Prinz Albert, die Station Kößschenbroda. Der Fahrpreis zwischen unserm Ort und Dresden betrug anfänglich 6 Neugroschen. Täglich wurde nur eine Fahrt in jeder Richtung ausgeführt. Genau genommen, waren die Dampfer von 1837 nicht die ersten die die Stromstrecke von Kößschenbroda befuhren. Schon im Winter 1834 zu 35 hatte der Dresdener Calberla den Versuch einer Elbdampfschiffahrt mit einem Sechsraddampfer unternommen. Ein Versuch, der aber fehlschlug.

Dem Dampfschiffverkehr folgte, soweit Kößschenbroda in Frage kommt, 1839 der Eisenbahnverkehr. Nachdem am 19. Juli 1838 der erste Dampfwagenzug von Dresden nach der Weintraube verkehrt war, wurde am 7. April 1839 der Eisenbahnverkehr zwischen Dresden und Leipzig aufgenommen. Der erste Zug von Leipzig nach Dresden, der an diesem Tage durch die Flur von Kößschenbroda fuhr, bestand aus 3 Lokomotiven und 46 Wagen. Mit der Aufnahme des Eisenbahnverkehrs war auch die Anregung zur Bebauung der alten Viehtriebe, des vollstümlichen Fiebigs gegeben, der sich zuerst in die Eisenbahnstraße und später in die heutige Bahnhofstraße umwandelte. Das erste Gebäude an derselben war die Eisenbahnrestauration, das heutige Bahnhofhotel, das Ernst Martin Müller, der letzte Besitzer der Niederschänke aus der Müller-Familie 1839 erbaute. Durch den Eisenbahnverkehr rückte die gesamte Lößnitz der Hauptstadt als leicht und bequem erreichbares Wohngebiet nahe und daraus ergab sich ein Aufschwung auch des alten Marktflückens.

In das vierte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts fallen weiter die Begründung der „Fabrik monstrierender Weine“, der heutigen Sektellerei Bussard, und die Einführung der Kößschenbrodaer Vogelwiese. Die erstere erwuchs aus dem uralten Weinbau der Gegend, dem man damit, wenn nicht einen neuen Aufschwung, so doch einen lohnenderen Absatz seiner Erzeugnisse verschaffen wollte, immer mehr von den Weinen klimatisch begünstigter Anbaugebiete verdrängt wurden. Damals begann trotz der Bemühungen der Gründer der Champagnerfabrik der unaufhaltsame Niedergang des Lößnitzer Weinbaues, den dann die Reblausepidemie der 80er Jahre endgültig aus der Reihe der wirtschaftlichen Faktoren der Lößnitz strich. 1839 bereitete sich auch die später erfolgte völlige Eingemeindung Fürstenhains in den Hauptort vor, da man sich in diesem Jahre über gemeinsamen Feuerschutz, Sicherheitsdienst usw. einigte.

Die revolutionären Bewegungen der Hauptstadt im Jahre 1849 machten sich in Kößschenbroda nicht bemerkbar, wenn man davon absieht, daß eine Anzahl unruhiger Geister den kühnen Entschluß faßten, sich an dem Maiaufstande dieses Jahres in Dresden aktiv beteiligen zu wollen. Sie zogen es aber vor, ihren Marsch nach Dresden unterwegs schon bei Kaditz abzubrechen und ebenso heimlich zurückzukehren, wie sie ausmarschiert waren. Nur einer dieser Schwärmgeister kam nach Dresden und wurde dort mit der Waffe in der Hand festgenommen. Zum Tode verurteilt, begnadigte man ihn unter der Bedingung, daß er nach Amerika auswandere. (Fortsetzung folgt.)