

als solches benutzt, dann wurde es veräußert. 1874 baute die Gemeinde ihr drittes Schulgebäude, an der Ecke des Gradsteiges und des Weges hinter den Dorfgärten, der den Namen Schulstraße erhielt. 1885 mußte es durch einen Flügelausbau am Gradsteg erweitert werden. 1891 erhielt die Schule ihre erste Turnhalle. 1904 entstand das derzeitige Gebäude der Volksschule an der Adolfs-Hitler-Straße. In dem 1929 umgebauten Schulgebäude von 1874 wurde 1919 die neuerrichtete Berufsschule als Nachfolgerin der 1875 eingeführten sogen. Fortbildungsschule untergebracht. Ein Bild der Entwicklung des Schulwesens in Kößchenbroda in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gibt die Vermehrung der Schulklassen und der Lehrerstellen. Bis 1847 amtierten zwei Lehrer in zwei Klassen, die aber in nur einem Zimmer untergebracht waren. In diesem Jahre wurde eine dritte, 1852 eine vierte Klasse eingerichtet. 1870 waren sechs Klassen und 3 Lehrer vorhanden und 1874 führte man das 8-Klassensystem ein, nachdem man einen vierten Lehrer angestellt hatte. Die weiteren Fortschritte waren 1876: 9 Klassen, 5 Schulstuben, 5 Lehrer; 1882: 10 Klassen, 6 Schulzimmer, 6 Lehrer; 1884: 13 Klassen, 7 Zimmer, 7 Lehrer; 1886: 14 Klassen, 8 Schulzimmer, 8 Lehrer; 1889: 15 Klassen, 9 Schulstuben, 9 Lehrer; 1890: 16 Klassen, 10 Zimmer, 10 Lehrer. Die Kinderzahl stieg in den rund 50 Jahren der vorstehenden Angaben von 202 Köpfen auf über 700. 1882 wurde mit 24 Schülern eine Gewerbeschule im Ort errichtet.

Der Umbau der Staatsbahn.

Die Errichtung der Dresden-Leipziger Bahn in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts zerriß das einheitliche Flurbild der Löbmitz. Der Bau zerschnitt auch die Straßen Kößchenbrodas, die hinüberführten in das Weinbergsgelände von Niederlöbmitz, hinauf zu dem Flurteil um Lindenau. An den Uebergängen entstanden Bahnschranken, man nannte sie „Barrieren“, die beim Vorüberfahren der Züge herabgelassen wurden. Auch die immer mehr sich zur Hauptgeschäftstraße entwickelnde Bahnhofstraße besaß eine solche. Die umfangreichen Neubauten der Dresdener Bahnhöfe von 1892—95 hatten auch eine vollständige Umwandlung der Bahnanlagen in der weiteren Umgebung der Hauptstadt zur Folge. Sie wurden höher gelegt, Bahndämme wurden errichtet. In Kößchenbroda vollzog sich diese Umwandlung 1896. Sie wurde von den Bewohnern mit wenig Sympathie begrüßt und war anfänglich als „chinesische Mauer“ stark unbeliebt. Die Ueberführungen bedingten eine streckenweise Tieferlegung der überschrittenen Straßen. So entstand die unschöne Senkung der Hauptgeschäftstraße Kößchenbrodas, der Bahnhofstraße. Der neue Bahnhof wurde am 16. Juni 1896 in Betrieb genommen. Der erste Wirt der Bahnhofswirtschaft war ein gewisser Baumann, dem entsprechend des von ihm abgegebenen Pachtgebotes von 4500 Mark die Bewirtschaftung der Gasträume übertragen wurde.

Nach diesen umfassenden Bahnbauten, die für den Vorortszugverkehr Dresden—Meißen ein von dem Fernverkehr abgeordnetes Gleispaar brachten, und die gesamte Bahnstrecke bis Coswig somit viergleisig ausstattete, erhielt die Löbmitz zu Ende des 19. Jahrhunderts auch eine elektrische Straßenbahn. Die Errichtung eines Elektrizitätswerkes für die Stromversorgung der Gemeinden Niederlöbmitz, Oberlöbmitz, Serkowitz und teilweise auch Kößchenbroda durch die Aktiengesellschaft Kummer & Co., die 1885 erfolgte, lieferte dazu den erforderlichen Betriebsstrom. Am 12. Oktober 1899 wurde die Strecke Mickten—Kößchenbroda der elektrischen Löbmitzbahn feierlich eröffnet. Dem Gemeindeverband für das Elektrizitätswerk Niederlöbmitz, der das Werk von der in Konkurs geratenen Eigentümerin 1901 übernahm, trat Kößchenbroda zunächst nicht bei, da der Ort seit 1892 eine eigene Gasanstalt besaß.