

den Bau lebhaft interessierte und die Erdarbeiten schon vorher besucht hatte. Die übrigen Fahrten erfolgten in Zwischenräumen von einer Stunde. Die Fahrpreise waren in der ersten Klasse 8 Groschen, in der zweiten zu 6 Groschen und in der dritten zu 4 Groschen berechnet. Die Fahrbillets, welche in der Regel zugleich zur Rückfahrt von Althen, jedoch an eine Person auf einmal nicht über fünf, ausgegeben wurden, lauteten wie bei den Fahrposten auf einen bestimmten nummerierten Platz. Die sonstigen Bestimmungen für Aufrechterhaltung der Ordnung hatten bei der Neuheit der Sache viel Schwierigkeiten gemacht. Namentlich handelte es sich um die Instruktion des Bahnwärterpersonals und die erforderlichen Signale, welche damals von Wärter zu Wärter mit kleinen Flaggen gegeben wurden. Des erwarteten Andranges wegen hatte die Behörde zuerst sogar die Bewachung der an die Bahn angrenzenden Felder verlangt.

Die ersten Fahrten gingen glücklich vorstatten und ergaben am 24. April 1837 einen Erlös von 268 Talern 8 Groschen, am 25. April von 254 Talern 1 Groschen. Wurden in der folgenden Zeit sie auch mitunter unterbrochen, ereignete es sich auch zuweilen, daß von Leipzig nach Althen mit dem Dampfswagen gefahrene Passagiere wegen Mangel an Platz oder plötzlich eintretender Betriebsstörungen mit irgend einer anderen Gelegenheit wieder zurück mußten, so war doch ein großer Schritt getan und ein bedeutender Erfolg erzielt. Man sammelte Erfahrungen über den Oberbau, die Wagen und Maschinen, man bildete einen Stamm für das Betriebspersonal aus und erweckte neues Vertrauen zu dem Unternehmen. Welches Interesse diese Fahrten hatten, zeigt der Umstand, daß im Laufe des Jahres viele auswärtige fürstliche Personen davon Gebrauch machten.“

Die erste Lokomotive, die für diese erste Fahrt in Dienst gestellt wurde, war von der Firma Rothwell & Co. in Bolton (England) für 1383 Pfund Sterling (27 660 Mark) erworben worden. Sie wurde „Komet“ genannt und traf Ende November 1836, in 15 Kisten verpackt, in Leipzig ein, woselbst das Hundertier, auf Böcke gestellt und geheizt, dem Publikum gegen Eintrittsgeld gezeigt wurde. Die Lokomotive hatte die Spurweite der Liverpool-Manchester-Bahn, und dieser Umstand bestimmte die Spurweite für alle anderen deutschen Bahnen. Gleichzeitig war auch ein Lokomotivführer aus England, namens John Robson, eingetroffen, welcher von der Eisenbahnkompanie für 3 Pfund (60 Mark) Wochenlohn engagiert worden war. Im Frühjahr traf die zweite Lokomotive „Blitz“ von England und mit ihr ein zweiter englischer Lokomotivführer in Leipzig ein. Die bereits vorhandene Lokomotive „Komet“ wurde dagegen nach Posthausen geschafft, dort aufgestellt, und mit ihr erfolgte am 28. März 1837 unter Teilnahme des Direktoriums und des Oberingenieurs die erste Probefahrt, worauf ihre weitere Verwendung zu Erdtransporten erfolgte.

Verkehrssünder vor 130 Jahren

Nicht nur in unserem modernen Straßenverkehr begegnet man immer wieder Verkehrssündern, denen die Verkehrsregeln anscheinend nicht anders als durch Verweise und Strafen beizubringen sind; auch zu Zeiten, als es weder Kraftwagen noch Fahrräder gab, mußte einer böswilligen oder nachlässigen Sorte von Begebenutzern zu Leibe gerückt werden, um einen geregelten Straßenverkehr zu gewährleisten.

So zeigte eine Verkehrsordnung aus dem Jahre 1804, die der kurfürstlich sächsische Chaussee-Kommissar Johann Friedrich Carl Dürsch in Chemnitz erließ, bereits 13 Vorschriften, deren Uebertretung mit zum Teil erheblichen Geldstrafen geahndet wurde. Auch damals schon wurde das Fahren und Reiten auf den Fußsteigen unter Strafe gestellt, und zwar kam dieses Vergehen dem