

75 Jahre

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Am 7. April sind es 75 Jahre, seit die Eisenbahn Leipzig-Dresden eröffnet wurde. Die Geschichte dieser Bahn bildet das wesentlichste Kapitel der sächsischen Eisenbahnen überhaupt. In den 30 Jahren des vorigen Jahrhunderts, als nur wenige und unvollkommene Bahnstrecken am Rhein, im Harz und in Oberbayern, und die eben fertiggestellte Bahn Sudweis-Linz die ersten Versuche erkennen ließen, nach dem englischen, französischen und belgischen Vorbild auch dem deutschen Verkehrssektor neue Wege zu zeigen, wurden von Leipzig aus die ersten Schritte zur Anlage von Eisenbahnen in Sachsen unternommen.

Friedrich List, der in Amerika bereits eine Eisenbahnsgesellschaft gegründet hatte, brachte durch seine 1833 herausgegebene Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem“ als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden die Angelegenheit in Flug. List fand bald Unterstützung bei dem damaligen Regierungskommissar v. Langen und einer Anzahl angesehenter Leipziger Kaufleute, die noch im November des selben Jahres eine entsprechende Petition an die Regierung und an die Ständeversammlung richteten. Auf Veranlassung des Ministers v. Carlowitz bildete sich ein „Leipziger Eisenbahn-Komitee“, dem auch List angehörte. Dieses Komitee wandte sich in einer Reihe aufklärerischer Schriften über die Bedeutung einer solchen Bahn für die sächsische Wohlswirtschaft an die Bevölkerung. In einem „Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen“ entwidmete List den Eltern u. a. folgendem: „Im echten Geist einer konstitutionellen Regierung, eines aufgeschlauten und gewerkschaftlichen Volkes wird dieses Unternehmen der Wohlheit und dem Elter der Privaten überlassen. Ihretwegen aber, dazu haben wir die beste Hoffnung, wird die Staatsregierung da helfen und fördern uns die Hand reichen, wo es gilt, Hemmnisse zu entfernen und das Unternehmen zu föhren.“

Das Eisenbahn-Komitee, das im April 1834 auch noch den späteren technischen Leiter des Bahnbauens, den Wasserbaudirektor Hauptmann Rantz, kooperiert hatte, ging nun bald an die Feststellung der Linienführung. Hauptmann Rantz schlug die Linie über Strehla am rechten Elbufer, Über-Landschmiede, Kammeramt n. Schleiben die Linie über Weissen am linken Elbufer vor. Auf den Rat des englischen Ingenieurs Waller entschied man sich für die erste Strecke, wobei man sich auch von der Erwägung leiten ließ, dass die Linie rechts der Elbe die bessere Möglichkeit der Fortsetzung nach Berlin, nach Schlesien und der Lauter bot.

Durch ein Königliches Dekret vom 6. Mai 1835 wurde die „Allerdankbare und höchste Genehmigung der Errichtung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden, sowie des Entwurfs der Statuten der Leipzig-Dresdner Eisenbahnsgesellschaft“ ausgesprochen. Am 14. Mai 1835 erfolgte (in einem Tage) die Feierliche Eröffnung des auf 1½ Millionen festgelegten Aktienkapitals, das aber schon zwei Jahre später auf 1½ Millionen erhöht werden musste. Am 6. Juni fand dann die erste Generalsammlung der Aktiengesellschaft statt, die List eine schmerzhafte Enttäuschung brachte. Er, dem man vorher einen leitenden Posten versprochen hatte, erhielt bei der Wahl des Direktoriums nicht eine Stimme. Man fürchtete

bei seinen auf ein großes deutsches Eisenbahnnetz gerichteten Plänen für das nachliegende Projekt Leipzig-Dresden und fand ihn mit einer Spende von 2000 Taler ab, denen man zwei Jahre später weitere 2000 Taler folgen ließ.

Die am 3. Juli 1835 erfolgte Veröffentlichung des Expropriationsgesetzes ermöglichte die Aufnahme der technischen Vorbereitungen, so dass noch im Herbst dieses Jahres mit dem Bau – zunächst der Strecke bis Wurzen – begonnen werden konnte. Im nächsten Jahre wurde der Bau der ganzen Strecke in sechs Abteilungen aufgenommen, wobei nicht weniger als 7800 Arbeiter beschäftigt wurden. Allein am Tunnel bei Oberau arbeiteten 250 Freiberger Bergleute. Am 24. April 1837 konnte die erste Strecke Leipzig-Alten mit der Lokomotive „Komet“ und einem Park mit acht Wagen eröffnet werden. Ihr folgten am 12. November 1837 die Strecke Alten-Geroldsgrün, im nächsten Jahre am 11. Mai Geroldsgrün-Wachau, 19. Juli Dresden-Weintraube, 31. Juli Radeberg-Wurzen, 16. September Burzen-Dahlen und Weintraube-Oberau, am 2. November Dahlen-Oschatz. Am 1. April 1839 konnte der leitende Ingenieur melden, dass auch die letzte Teilstrecke Riesa-Oberau, auf der die Elbe bei Riesa, der Blodau bei Röderau und der 513 Meter lange Tunnel bei Oberau viel Zeit erfordert hatten, fertiggestellt, und damit die ganze 115 Kilometer lange Strecke Leipzig-Dresden fahrbare sei.

In glanzvoller Weise wurde dann die Bahn am 7. und 8. April 1839 unter Teilnahme des sächsischen Königs und einer Anzahl angesehener Kaufleute, der Bischöfe und der Ritterstandes feierlich eingeweiht. Am Vermittlung des 7. April fuhren drei feierlich geschmückte, mit je zwei Lokomotiven bespannte Züge mit 45 Wagen von Leipzig nach Dresden ab, die auf der ganzen Strecke von der Kutschenweise herabgestiegenen Bewältigung jubelnd begrüßt wurden und auf allen Stationen Halt machen. Im Oberau-Tunnel hatten die Besucher mit brennenden Grubenlampen und Fackeln Aufstellung genommen. In Dresden fand feierlicher Empfang durch die höchsten Behörden statt. Am 8. April erfolgte die Rundfahrt nach Leipzig unter Teilnahme des Königs Friedrich August und des Prinzen Johann mit ihren Gemahlinnen, die noch am selben Tage nach einer großen Festfeier wieder mit der Bahn nach Dresden zurückkehrten.

Die Transportmittel der Bahn bestanden aus 22 Lokomotiven und 24 Personen- und Packwagen, die sämtlich aus England bezogen worden waren. Für diese Fahrzeuge und die anderen aus dem Russland bezogenen Materialien mussten allein über 300 000 Taler Eingangssatz bezahlt werden. Der erste, 1839 bei Groothaus gedruckte Fahrplan, wies je zwei, morgens 6 Uhr und nachmittags 3 Uhr, von Leipzig nach Dresden und umgekehrt gehende Dampfzugzüge auf, die 3½ bis 4 Stunden durchschnittlich Fahrtzeit brauchten. 1840 wurden je zwei Zugzüge in jeder Richtung eingelegt. Der Fahrpreis für die ganze Strecke betrug 72 Neugroschen für die erste, 48 für die zweite und 30 für die dritte Klasse. Vollständig geschlossen und mit Fenstern versehen waren aber nur die Wagen der ersten Klasse; die der 2. Klasse hatten nur Seitentüren, und die der dritten Klasse waren ganz offen ohne Bedachtung. Da die Passagiere in diesen Wagen so unter dem Lokomotiventausch zu liegen hatten, doch sie vielfach mit Geschäftsmasten lagern mussten, führte man bald auch für die 2. und 3. Klasse geschlossene Wagen ein, erhöhte dafür aber den Fahrpreis auf 68 resp. 45 Neugroschen. Für Güter wur-

den berechnet: Gisfahrt 15%, Güterzug 7 Groschen für 100 Pfund.

Der Personenzugverkehr stand anfangs unter strenger polizeilicher Kontrolle. Jeder Reisende musste ja, ehe er ein Billett erhielt, vor dem Polizeioffizier über seine Person ausweisen und seine Legitimation abgeben, die er oft auf der Ankunftsstation wieder erhielt. Im ersten Jahre ihres Bestehens bewirtschaftete die Bahn 411 531 Personen, 1849 waren es schon 521 005, 1859 803 513 und 1869, zwischenzeitlich einige Anschlussbahnen im Betrieb genommen worden waren, 2 027 371 Personen. Im gleichen Maße hob sich der Güterverkehr, so dass die Eisenbahngesellschaft recht gute Geldhäuser machte. Sie verteilte das Aktienkapital mit 4 Prozent und zahlte darüber hinaus Dividenden bis zu 24 Prozent. Zu diesem guten Ergebnis trugen wesentlich die in den über und über gebauten Anschlusslinien Coswig-Meissen, Borsdorf-Meissen (1839), Briesewitz-Großenhain (1862), Röthen-Freiberg (1873), Riesa-Ellerwerda und Freiberg-Bautzen (1875) bei.

Am 1. Juli 1876 erfolgte der Ankauf der Bahn Leipzig-Dresden einschließlich der oben angeführten und der anderen noch im Bau befindlichen Anschlussbahnen Mulda-Blumenmüll und Röthen-Riesa durch den sächsischen Staat. Der Kaufpreis für das bis auf fast 300 Kilometer angewachsene Bahnsystem wurde nach dem damaligen Karte der dreiprozentigen Rente auf 104 537 663 zu berechnet. Mit diesem Ankauf begann der sächsische Staat die Zeit der Verstaatlichung der Privatbahnen, die, eng verbunden mit den Linien der Staatsbahnen, das sächsische Eisenbahnnetz zu dem dichtesten in Deutschland machten. Der Grundstein dazu war vor einem Dreivierteljahrhundert mit der Bahn Leipzig-Dresden gelegt worden...

Der Siegeszug des Esperanto.

Von Dr. phil. Albert Steche,
Mitglied der Zweiten jüdischen Ständekammer.

II.

Wenn ich über den gegenwärtigen Stand der Bewegung berichte, so mag ich auch die Vorströmungen des Esperanto in den Schulen erwähnen. In England waren schon im Jahre 1909 Kurse in 40 Schulen bekannt, in Frankreich 1913 über 100 Kurse. In den Vereinigten Staaten ist der kulturelle Unterricht teilweise eingeführt, ebenso in Brasilien und Spanien. Staatsförderung erhielten in England 32 Abendschulen und 33 technische Schulen.

In den deutschen Volksschulen ist Esperanto vor allem in Sachsen, dann aber auch im Rheinland-Westfalen eingeführt, also außerordentlich in den Industriezentren Deutschlands mit starker Arbeitervölkerung, aus der sich das Herz der Volksschüler jenseits rekrutiert. So meldeten sich in Aue, Bautzen, Chemnitz, Leipzig, Neugersdorf, Zittau, Dresden und den in Dresden Nähe liegenden Orten: Döhlen, Gaußig, Niederau, Niederhermsdorf, Potschappel und Weinböhla jedesmal 20 bis 30 und mehr Kinder zu einem Kurs, ohne dass eine besondere Werbetätigkeit hierzu nötig war; vielmehr waren die Kinder älter vom Eltern Gütern, welche in Arbeitsbildungsgemeinden Esperanto erlernt hatten, dazu angeregt worden. Der Direktor der Volksschule in Potschappel veröffentlicht darüber in seinem Bericht vom 1. April 1914: „Eine Freiwilligeneidteilung von 13 Schülern erhielt Herr J. seit Ostern 1913 an-

gelich Esperantounericht. Es war eine Freude, zu leben, mit welchem Elfer und Fleiß alle Schüler am Kurse teilnahmen. Die meisten von ihnen stehen im Interesse ihrer weiteren Ausbildung mit ausländischen Kameraden in regem Briefwechsel.“

Die selbe Beobachtung konnte eine Ansatz Mitglieder der Zweiten jüdischen Ständekammer gelegentlich der Prüfung der Esperantoklasse der Volksschule Böhmen machen; es wurde weder von Lehrern noch von Schülern dabei ein Wort Deutsch gesprochen, und auch hier waren der Ernst am ernst und die Freude über das Ereignis deutlich hervorzuheben. Anlässlich einer im Lehrerseminar zu Frankenberg (Sachsen) stattfindenden Tagung des sächsischen Landesvereins des Esperanto fanden Prüfungen einer Volksschule unter ausführlicher Benutzung der Weltfahrsprache statt. Amtliche Esperantofächer werden abgehalten an der technischen Hochschule zu Dresden und den technischen Staatslehranstalten zu Chemnitz. Der Magistrat in Leipzig und die Polizeidirektionen in Dresden, Leipzig und Chemnitz lassen mit gutem Erfolge ihre Beamten in Esperanto unterrichten. Auch unter den Lehrern, Studenten und Akademikern findet die Bewegung immer mehr Eingang, was durch Neugründungen von Vereinen zum Ausdruck kommt. Wenn sieht also, die Esperantobewegung ist auch bei uns in Deutschland und in unserem engeren Vaterlande Sachsen in jedem Fortschreiten begriffen, und ihre Bedeutung wird immer mehr erkannt. Sollten doch die Abgeordneten verschiedener Parteien im Landtag schon im Jahre 1912 den Antrag, in den höheren Schulen die Esperanto als Wahlfach einzuführen und es in allen Volksschulen als Wahlfach anzusehen.

All dies könnte man nun als behäbiges Ju- schauer betrachten, sich darüber freuen oder auch möglicherweise nicht noch eins dasafame.

Um interessanter wird gegenwärtig die Erlernung dieser neuen Weltfahrsprache in Arbeiterschulen betrieben. Die Forderung nach Lehren ist da so groß, dass sie nicht voll befriedigt werden kann. In allen größeren Städten haben die Arbeiterschulantenverbände ihre Bureaus. In Leipzig sind seit einigen Wochen 16 Lehrkräfte im Gange, welche von 170 Teilnehmern befreit werden. Nun ist ja das außerordentlich Fortbildungsbüro gerade in unseren Arbeiterschulen bekannt und wird mit Freude begrüßt, aber hier tritt ein Moment zutage, welches die höchste Aufmerksamkeit der Regierungen und Gemeinden sowohl wie aller national denkenden Kreise erfordert. In Intervallen der „Leipziger Volksaktion“ und Flugblättern wird nämlich geschrieben: „Als ein Hilfsmittel von unermesslichem Wert hat die Weltfahrsprache Esperanto bewiesen, dass durch sie den arbeitenden Volke Gelegenheit gegeben ist, Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit zu fördern, die geistigen Kräfte zu fördern, um auf internationaler Grundlage die Arbeiterschaft aller Länder zusammenzubringen. Leicht erlernbar, befähigt Esperanto jeden Arbeiter, mit seinen Klassengenossen in der ganzen Welt in direkten Verkehr zu treten, erleichtert die Aufklärungsarbeit unter dem Proletariat anderer Länder, schafft eine unbegrenzte internationale Freiheitigkeit, belebt die bisher unüberwindlichen Schwierigkeiten im Verkehr der Organisationen ver-

CUSENIER
EXTRA SEC CURACAO
Erste Marke der Welt



Oster-Kleidung Für Damen

Jackenkleid aus marinenblauem Cheviot, beliebte glatte Form . . .	2850
Jackenkleid aus einfärbigem Cheviot, Blusenform, mit Raglanärmeln . . .	3350
Jackenkleid aus blauem Cheviot, Jackett mit kariertem Seidenkragen . . .	5000
Garniertes Kleid aus Waschkrepon, mit bunten Blümchen bestickt . . .	2600
Garniertes Kleid aus gemustertem Stoff, mit Tüllteilesatz u. Seidengürtel . . .	2800

Für Backfische

Jackenkleid aus englisch gemustertem Stoff, Jackett auf halbseidener Serge . . .	3175
Jackenkleid aus schwarz-weiß kariertem Cheviot, flotte Form . . .	3400
Garniertes Kleid Wascholle, reich bestickt, m. Tunika u. Seidegürtel . . .	1900
Garniertes Kleid aus Wascholle, spart bestickt, m. Seidenband garn . . .	2100
Garniertes Kleid reine Wolle, mit Hohlsaumgarn, und Spitzen-Einsatz . . .	3200

Billige Blusen

Bluse aus weißem Waschstoff, mit Stickerei und Einsätzen . . .	350
Bluse aus weißem Wascholle, mit reicher Einsatz-Garnitur . . .	550
Bluse aus reinwollinem Krepon, sehr reich ausgestattet . . .	625
Bluse aus weißem Wollkrepon, Kollerform, mit seidener Krawatte . . .	700
Bluse aus weißem Wascholle mit reicher Stickerei . . .	800



Jackenkleid blau, Jacke auf halbseid. Borte . . .	4100
Hut aus hellem Stroh geflecht . . .	775
Jackenkleid einfarbig, Jacke auf Halbseite . . .	4150

Paleot marinesblau und andere Farben . . .	2900
Hut aus schwarzen Strohgeflecht . . .	1900
Hut aus Tagalstroh . . .	1500

AUGUST POLICH