

# Unsere Heimat

Herausgegeben von Gustav Kleibele

## Ein Eisenbahnjubiläum.

Die Leipzig—Dresdener Eisenbahn ist 100 Jahre alt.

Vor 100 Jahren, am 3. April 1839, fuhr zum ersten Male ein Eisenbahnzug auf zusammenhängender Strecke von Leipzig nach Dresden. Die sächsische Regierung hatte bereits am 6. Mai 1835 die Bildung einer Aktiengesellschaft mit der Bezeichnung „Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie“ verfügt. Die für das Bauvorhaben vorgesehene Summe von 2 Millionen Talern erwies sich als zu niedrig, so daß später die Bau Summe auf 4,5 Millionen Taler erhöht werden mußte. Dieses Kapital wurde in Aktien von je 100 Talern aufgelegt, die innerhalb 2 Tagen gezeichnet wurden. Der Gesellschaft wurde vorgeschrieben, daß das Fahrgeld der 1. Wagenklasse die Sätze des Personengeldes in den kgl. Sächsischen Eilposten nicht übersteigen und in der 2. Klasse nie mehr als das Personengeld in den gewöhnlichen Fahrposten betragen dürfe. Auch mußte die Gesellschaft der kgl. Sächsischen Postanstalt das Mitbeförderungsrecht von Briefen und Fahrpostgegenständen einräumen.

Der erste Spatenstich erfolgte am 1. März 1836. Hauptmann Kunz, ein erfahrener Techniker, leitete den Bau, der auf zwei Jahre festgesetzt war.

Die erste Lokomotive mit dem Namen „Komet“ wurde für 27 660 Mark in England erworben und traf Ende November 1836, in 15 Kisten verpackt, in Leipzig ein. Sie wurde auf Böcke gesetzt und geheizt, um die Bewegungen zu zeigen. So wurde das Wunderwerk der Bevölkerung erst einmal gegen Geld vorgeführt. Eine zweite Maschine, der „Blitz“, folgte bald. Auch der erste Lokomotivführer, ein Engländer, war von der Gesellschaft für einen Wochenlohn von 60 Mark verpflichtet worden und noch vor dem „Kometen“ in Leipzig eingetroffen.

Eine kleine Strecke der Bahn bis zu dem Dorfe Altthen wurde bereits im April 1837 erstmalig befahren. Eine ungeheure Zahl Schaulustiger hatte sich am Bahnkörper eingefunden und grüßte mit dem zur Ordnung eingesetzten Militär den Zug.

Mit dem Bau der Elbbrücke bei Riesa mit 11 steinernen Pfeilern war bereits 1836 begonnen worden. Der Tunnel bei Oberau, der heute beseitigt ist, wurde rein bergmännisch durch Freiburger Bergleute von vier niedergehenden Schächten aus in Angriff genommen. Am 19. Juli 1838 wurde auch die erste Strecke von Dresden aus bis zur Haltestelle „Weintraube“ unter großer Teilnahme der Dresdner Bevölkerung eröffnet.

Am 7. April 1839 konnte endlich die ganze Bahnstrecke mit drei Festzügen, von der Lokomotive R. Stephenson gezogen, eingeweiht werden. Die Fahrt erfolgte unter Musik und Kanonenschlägen von Leipzig aus um 2 Uhr nachmittags. Der erste Zug kam gegen 6 Uhr in Dresden an. Am 8. April 1/8 Uhr morgens fuhr der Zug von Dresden nach Leipzig zurück.

Der regelmäßige zwischen Leipzig und Dresden eingerichtete Verkehr wurde am 9. April 1839 mit einem Wagenpark von 16 vier- und sechsrädrigen Lokomotiven, 14 Wagen erster Klasse, 26 Wagen zweiter Klasse, 47 Wagen dritter Klasse und 47 Güterwagen eröffnet. Die Wagen dritter Klasse waren damals ganz offen. Die zweite Klasse wies zwar eine Bedachung auf, doch waren

die Räume sehr zugig, da die Seitenwände nur aus Leinwand bestanden, die zum Auf- und Niederziehen eingerichtet war. Die erste Klasse war dagegen so gebaut wie unsere heutigen Personenwagen, nur nicht so bequem eingerichtet. Nach dem Fahrplan fuhren täglich je zwei Züge von Leipzig nach Dresden und zurück, die vier Stunden Fahrzeit benötigten. Die Fahrpreise waren noch verhältnismäßig hoch. Sie betragen auf dieser Strecke für die erste Klasse 3 Taler, für die zweite 2 Taler und für die dritte Klasse 1 Taler 6 Groschen. Gegenüber der langsamen und äußerst unbequemen Extrapost war die Eisenbahn damals ein ungeheurer Fortschritt. Wer z. B. vor dem Bau der sächsischen Eisenbahnen von Görlitz nach Leipzig reisen wollte und Görlitz um 8 Uhr früh verließ, kam erst nachmittags 5 Uhr in Bautzen an und war nachts 12 Uhr in Dresden. Etwa eine Stunde später ging es weiter. Um 5 Uhr früh fuhr man über die Meißner Elbbrücke, um 10 Uhr war der Postreisende in Stauchwitz, um 5 Uhr nachmittags in Wurzen und um 8 Uhr abends endlich in Leipzig. Der Postreisende war also von Görlitz bis Leipzig volle 36 Stunden unterwegs. Heute braucht der D-Zug von Görlitz bis Leipzig reichlich 3 Stunden.

## Oberlausiger Quertöpfe.

Oberlausiger Geschichte von Hermann Klippel.

Alte Leute aus der Heimat, die die Dinge aus ihrer Jugendzeit wissen, haben mir oft diese Geschichte erzählt:

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts kam das Eisenbahnsieber in die Oberlausitz. Nachdem im Jahre 1846 das Dampfrohr bis Bautzen und später bis Löbau und Görlitz vorgedrungen war, begannen auch die näher an der Grenze liegenden gewerbesleißigen Ortschaften immer stärker nach dem neuen Verkehrsmittel zu verlangen. Sie erkannten mit weitem Blick, daß der Schienenweg ihnen und ihren Waren, vor allem den Textil-erzeugnissen, bessere Verbindungen in die Welt und den Ortschaften selber neuen Auftrieb geben würde. So entwickelten sich in den sechziger und siebziger Jahren rasch die Strecken Löbau—Ebersbach (1873) und Ebersbach—Neugersdorf—Seiffenhensdorf (1874). Von Ebersbach sollte die Linie westwärts über Sohland und Neukirch nach Bischofswerda verlaufen und Anschluß an die große Strecke Görlitz—Dresden finden.

In jener Zeit saß eines Tages der sächsische Staatsminister Hermann von Rostitz-Wallwitz auf Sohland in seinem Arbeitszimmer und war mißvergnügt. Die Sache der neuen Eisenbahnen lag ihm sehr am Herzen. Doch überall türmten sich Schwierigkeiten auf, vor allem in der Frage der Landankäufe. Zwar waren für die Teilstrecke von Ebersbach nach Sohland alle Hindernisse beseitigt, aber wie es von Sohland nach Neukirch weitergehen sollte, das stand durchaus noch nicht fest. Stirnrunzelnd blickte der Minister auf die Karten und Entwürfe. Es lagen vorläufig zwei Pläne vor. Nach dem einen sollte der Verlauf der Strecke von Sohland über Schirgiswalde und Wilthen nach Neukirch gehen, wobei die vorgesehene Querverbindung von Bautzen nach Schandau in Wilthen auf die große Bahnlinie stoßen und in Niederneukirch nach Sebnitz und Schandau abzweigen sollte. Obwohl die Landankaufsfragen über Schirgiswalde und Wilthen am