

Betrachtung für den Sonntag Estomihi.

Von Pfarrer Zacharias, Kesselsdorf.

Joh. 4, 30: „Da gingen sie aus der Stadt und kamen zu ihm.“

Woran liegt es, daß Christus heutzutage sehr vielen Menschen nicht mehr das ist, was er ihnen sein kann, sein soll und auch sein will — nämlich der Weg zum Vater, das Heil der Seele? Wie kommt es, daß das Evangelium von Christo heute für viele nicht mehr die seligmachende Gotteskraft ist, von der Paulus Römer 1, 16 spricht? Was ist die Ursache dafür, daß Gottes Wort so vielen Menschen heute nichts oder doch nur wenig gilt? — Der Grund dazu ist allein in der einen Ursache zu sehen, daß viele Menschen nicht mehr zu Jesus kommen, um ihn zu hören und ihn kennen zu lernen.

Die Bewohner von Schar machten es anders. Als sie gehört hatten, am Jakobsbrunnen wäre ein Mann, der sollte er Messias sein, „da gingen sie aus der Stadt und kamen zu ihm.“

Es war bei den meisten von ihnen zunächst wohl nichts mehr als Neugier, die sie trieb, den Mann zu sehen. Aber diese Neugier hatte ihr Gutes. Die Leute hörten Jesus reden, sie lernten ihn kennen und — was die Hauptsache ist — sie lernten ihn kennen als den Christus, den Heiland der Welt (Matth. 4, 42). Darum heißt es Joh. 4, 41: „Und viel mehrere kamen um seines Wortes willen.“

Sollte das heute anders sein? Sollten heutzutage die Menschen, die zu Jesus kommen, unzufrieden von ihm scheiden gehen? Nein — keinesfalls. Es ist noch so und wird so bleiben: Wer zu Jesus kommt, wer sein Wort hört, wer ihn kennen gelernt hat, der glaubt an ihn und weiß es: „es ist in keinem andern Heil“. Wer zu Jesus kommt und ihn gefunden hat, der jubelt mit Paulus: „Ich schäme mich des Evangeliums von Christo nicht, denn es ist eine Kraft Gottes, die selig macht.“ Wer zu Jesus kommt und an ihn glaubt, der spricht mit ihm: „Meine Speise ist die, daß ich den Willen tue meines Vaters im Himmel.“ Darum, lieber Leser, tue das eine, was not ist: „Suche Jesus und sein Licht, alles andere hilft dir nicht.“

Eine Fahrt im „Franzosenzug“.

Elf Stunden von Köln nach Aachen.

In recht anschaulicher Weise schildert ein Mitarbeiter des „Amsterdamer Allgemeinen Handelsblad“ eine Bahnfahrt durch das besetzte Gebiet in einem von Franzosen geführten deutschen Zuge.

„Ich wollte von Bonn aus Belgien erreichen“, erzählt er, „und das ist mir tatsächlich geglückt, aber fragt mich nur nicht, wie? In Bonn war der Hauptbahnhof geschlossen; ein französischer Posten mit aufgezogenem Bajonett bewachte ihn. Vor dem Gitter standen Kinder, die veranlaßt auftauchten, wie Franzosen und Marokkaner

einen Güterwagen planlos hin und her schoben. Da also die Fahrt mit der Bahn unmöglich zu sein schien, fiel mir die Rheinfurterbahn, die Bonn mit Köln verbindet, ein. Bis Köln ging auch alles vorzüglich. Am Hauptbahnhof schienen durchaus normale Verhältnisse zu herrschen. Aber das schien nur so. In der großen Halle stand eine ansehnliche Menge gestrandeter Reisender. Man suchte sich bei dem Pförtner, bei den Schalterbeamten und vor allem bei den Auskunftsstellen über das, was nun geschehen würde, zu informieren, um dann mit Betrübnis festzustellen, daß die Beamten auch nur wußten, daß sie nichts wußten. In den Wartesälen saßen Frauen und Kinder auf Stühlen und Koffern oder auch auf dem Fußboden; viele schliefen, andere harrten in dumpfer Begebenheit der kommenden Dinge.

Wäßlich verbreitet sich wie ein Lauffeuer das Gerücht, daß soeben ein Zug eingefahren sei, und daß dieser Zug „wahrscheinlich“ nach Belgien gehen werde. Man stürmte mit Bliggeschwindigkeit die breiten Treppen zum Bahnsteig hinauf, und da stand wahrhaftig ein D-Zug, noch dazu einer mit Speisewagen. Und deutsche Eisenbahner standen davor. Um 10 Uhr fuhr der Zug ab — wohin? das mochten die Götter wissen. Bis Quir, einer kleinen Station vor Düren, war alles in Ordnung. Der Schaffner kam, um den D-Zug-Zuschlag einzufordern, und gab uns die tröstliche Versicherung, daß es schon gehen werde. Worauf der Zug stehen blieb und das deutsche Personal verschwand. Als Ersatz erschien ein französischer Offizier mit zehn bis an die Zähne bewaffneten Soldaten. Zwei Mann und ein Unteroffizier kletterten auf die Maschine, die andern traten in die beiden Gepäckwagen. Los! Ganz langsam nähert sich uns ein Signal, das „Besetzt“ bedeutet. Ein Aud, und der Zug bleibt wieder stehen. Ein Soldat läuft nach vorn, um sich die Strecke anzusehen. Wieder ein Aud, und der Zug geht weiter, obwohl alle Signale auf „Besetzt“ weisen. Die Schranken an den Bahnübergängen stehen offen, in den Bahnwärterhäuschen ist Feiertagsruhe, nirgends ist eine deutsche Beamteneinheit zu sein. Kein Mensch im Zuge kann behaupten, daß er sich sehr behaglich fühlt.

Wahrhaftig Düren! Wieder Marokkaner, die einen Gepäckwagen hin und her schieben, und außerdem ein schwer bewaffneter Soldat, der einen Kinderwagen schiebt. Weiter! Bei Eschweiler spüren wir mit Entsetzen, daß der Lokomotive langsam aber sicher die Puste ausgeht. Da steht sie auch schon still. Alles steigt aus und bildet Sachverständigenkommissionen, in denen beraten wird, wie man die Maschine zur Weiterfahrt bewegen könnte. Der Poliu auf der Lokomotive schwört, daß man es mit deutscher Sabotage zu tun habe. Man telephoniert wegen einer anderen Maschine, die nach einer halben Stunde auch wirklich eintrifft. Beide Maschinen bemühen sich nun um den Zug.

Der mit einer gewaltigen Kräfteanstrengung weiterfährt. Bums — die Kuppelung ist gerissen! Zwei Stunden Aufenthalt, worauf unter sehr bedenklichem Krachen, Pötern und Stoßen die Fahrt fortgesetzt wird, bis wir in einem Tunnel hinter Eschweiler zum zweitenmal feststehen, noch dazu in tiefer Finsternis, denn das Licht ist ausgegangen. Auch die Heizung streikt. Nach langen, bangen Minuten geht es von neuem los. Wieder eine tote Station: Stolberg. Hier muß sich der Zug von seinen bisherigen grobartigen Leistungen erholen, wozu er wieder zwei Stunden braucht. Um 19 Uhr, genau elf Stunden, nachdem wir Köln verlassen hatten, fuhr dieser erste von französischen Soldaten geführte und zu Tode gequälte Zug im Aachener Bahnhof ein. Ein „landläufiger“ deutscher Zug macht das Rennen in anderthalb Stunden. Bei der Ankunft in Aachen sprach man wieder viel über deutsche Sabotage, woran sich unheilvolle Prophezeiungen und diverse Verwünschungen knüpften. Und man sah Augen, die blitzten und glühten, aber das waren nicht französische Augen. . . Sch.

Politische Rundschau. Deutsches Reich.

Keine Verhandlungen zwischen Franzosen und Stinnes.

Gegenüber den Meldungen der Auslandspresse über Verhandlungen, die Stinnes mit Vertretern der französischen Industrie führe oder geführt habe, erklärt die Deutsche Allgemeine Zeitung, das Organ des Herrn Stinnes, daß dieser seit dem französischen Einfall ins Ruhrgebiet mit keinem Franzosen verhandelt habe.

Der litauische Einbruch in das Memelgebiet.

Die Pariser Botschaftskonferenz hat sich mit der Lage in Memel beschäftigt. Am 1. Februar hatte die Botschaftskonferenz bekanntlich die litauische Regierung in einem Ultimatum aufgefordert, die aufständischen Litauer im Memelgebiet zurückzuführen. Die durch das Ultimatum gewährte Frist von einer Woche ist abgelaufen. Die Botschaftskonferenz hat Maßnahmen in Erwägung gezogen, die getroffen werden sollen, falls die Regierung von Kovno dem Ersuchen der Alliierten nicht stattgibt. Anscheinend soll die ursprüngliche Frist verlängert werden. Es würden aber strengere Maßnahmen Platz greifen, falls die litauische Regierung bei ihrer jetzigen Haltung verharret.

Rückgabe von deutschem Eigentum durch Amerika.

Der Ausschuss des Repräsentantenhauses hat den Gesetzentwurf für Rückgabe eines Höchstbetrages von 10 000 Dollar von jedem beschlagnahmten deutschen Vermögen gebilligt, ebenso auch die Rückgabe aller angesammelten Treuhandgelder und anderer Einkommen, die sich zusammen auf nahezu 7 Millionen Dollar jährlich belaufen, und

Dustien- und Bruderkrieg hinderten die friedliche Entwicklung. 1426 schreiten auf ihr die Heerführer zum Sammelpunkt Niederoberrhein, um über den Graupen Pass nach Böhmen einzufallen. 1419 wird Kesselsdorf von den Dustien verwüstet. Im Bruderkriege, 1447 und 1450, geht Wilsdruff zweimal in Flammen auf. Plader und Raubritter machen sich breit: 1454 nimmt Kunz von Kaufungen unweit Chemnitz den Nürnbergern Hab und Gut.



Frachtwagen.
(4. Bd. der „Bunte Bilder aus dem Sachsenlande“.)

Doch selbst in dieser unsicheren Zeit wird an der Straße gearbeitet. 1449 wird sie auf Geheiß des Kurfürsten mit „bowmen, struchen, uff geworfen geben oder andern zeichen uff beiden seiten bereit vormerket“. Sie soll „so breit sein, daß geladene wagen nebeneinander auf und abfahren und einander auweichen können“. 1459 schafft der Friede zu Eger sichere Verhältnisse in Sachsen. Kurfürst Friedrich bestimmt 1462 in der Straßen- und Zollordnung: Von Budissa sollen die Wagen, die gen Franken wollen, gehen auf Bischofswerda, Dresden, Freiberg, Chemnitz, Zwickau und fort gen Franken. Auf dem Wege zu Frauastadt (15. August 1512) bekannnt der Rat zu Chemnitz, daß die Straße aus Schlesien von Breslau und Glogau nie anders als auf Görlitz, Budissa, Dresden, Freiberg, Chemnitz usw. und also fürder gegen Nürnberg gegangen sei. 1464 wird Dresden ständige Residenz des Fürsten. Seine „liebe, getreue“ Bergstadt wurde oft besucht. 1465 hören wir von einem Zoll in Grumbach, am 10. Mai d. J. bekommt nämlich Nicol v. Schönberg das Dorf Grumbach nebst dem Zolle, der Pfarre und dem Kirchlehn, einem Manne und dem Plage vor der Kirche. Der Zoll scheint bedeutend gewesen zu sein, am 23. August 1501 belehnt Herzog Georg den Ritter Hanns v. Schönberg nur noch mit dem halben Zoll.

Die Richter- und Schenkengüter an der Freiberg-Dresdner Straße, meint Trautmann, wurden eintäglicher Besitz. Er spricht von Kesselsdorf und Roborn, auch davon, daß sich der Kurfürst selbst auf einem Heerzuge 1466 auf eine Nacht dort eingelagert habe. 1532 wird der Kretschmar zu Oborn nebst denen zu Ober- und Niederschöna, Herzogswalde, Grumbach und Dittmannsdorf mit Andreas und Herrndorf wegen des Schenkens verglichen. Roborn hatte ein Hauptgleite, wozu die Beigeleite Kesselsdorf und Silbergrund gehörten. Die Wirtshäuser

Schon am Anfang des 17. Jahrhunderts sind sie im Gange. Doch konnte der Steinkohlenbau solange nicht recht gedeihen, solange kein Holzangel verspürt wurde. Außer den Schmieden kauften nur arme Leute Kohlen. Die Kohlenlager von Zauderode wurden erst gegen 1740 erschlossen durch einen gewissen Wabl. Doch stockte der Betrieb bald wieder infolge des Siebenjährigen Krieges. Erst 1770 begann man aufs neue, und damit wurde unsre Straße zur Kohlenstraße. Die Schenksche Karte zeigt eine Teilung des westwärts gerichteten Weges: Der eine Arm führt über Limbach nach Tanneberg, der andere über Bierenbain-Schmiedewalde nach Muzig. Letzter trägt bei Oberreiß den Namen „Kohlenstraße“. Die ansehnliche Größe der benachbarten Landgasthöfe ist nur durch die Uebernahme von täglich 25-30 Kohlenfuhrwerken erklärbar. Man kann von ippischen Fuhrmannsorten sprechen, wenn man beispielsweise vergleicht Sora-Allendorf-Limbach-Tanneberg mit Hühndorf, Sachsdorf, Kleinshönberg. Der Limbacher Gasthof trägt sogar den klingenden Namen „Zum König von Sachsen“. Beinahe wäre die Straße Rossen-Wilsdruff-Dresden, die „hohe Straße“, wie sie 1718 heißt, zur Bahnlinie geworden, nachdem man sich vergeblich nach einer täglichen Omnibusfahrgelegenheit gesehnt hatte. 1863 trug man sich mit dem Gedanken, die Dresden-Leipziger Bahn über Wilsdruff zu leiten. Die

» Merkel, Erdbeichreibung von Churachsen.

» Unsere Heimat 1922 S. 86.

» Wochenblatt für Wilsdruff 1844, Nr. 49. — Es ist ein Uebelstand, daß zwischen Wilsdruff und Dresden keine directe Fahrgelegenheit dergestalt besteht, daß man an bestimmten Tagen und zu einer festgesetzten Zeit an einem und denselben Orte von unserer Stadt aus nach Dresden und wieder zurückfahren kann. Bei den vielfachen Beziehungen, in denen Wilsdruff mit seiner reich bevölkerten Umgebung zur Residenz des Landes steht, wird der Mangel an einer Botenwagenverbindung, wie wir sie oben angedeutet haben, oft ein recht fühlbarer und drückender. Wenn wir uns nicht ein eigenes Geschirr mieten oder zu Fuße gehen wollen, wird es uns unmöglich, an einem Tage mittels Botenwagen nach Dresden und wieder zurück zu reisen. Die täglich einmal durch unsere Stadt passierende königl. Fahrpost hilft uns so viel als gar nichts, da sie erst nachmittags nach 4 Uhr von Wilsdruff abgeht und man natürlich vor 6 Uhr des Abends nicht in Dresden ankommt. Der Koffener Boten fährt zwar wöchentlich 3mal durch unsere Stadt nach Dresden, doch kehrt er erst am andern Morgen zurück. Auch kommt der Reisende, wenn er von dieser Fahrgelegenheit Gebrauch macht, erst mittags 12 Uhr, oder doch nicht viel früher, nach Dresden, also zu einer Zeit, wo er manche Geschäfte gar nicht mehr abmachen kann, wenn er den Rückweg nach wenigen Stunden zu Fuße wieder antreten gezwungen ist. Außerdem wird er in die Notwendigkeit versetzt, in Dresden zu übernachten. Ein besonderer nicht zu beiliegender Uebelstand, der bei einer beschleunigten Fahrt mit dem Koffener Boten noch durch den Umstand, daß wir, wenn der Wagen schon vollständig mit Reisenden besetzt ist, uns noch obenrein umsonst gerähet und die kleineren und größeren Hindernisse, die unserer Reise im Wege standen, umsonst beseitigen. Daher geht es uns wie dem Fuchs in der Fabel. Wir können wohl, wie dieser in die Höhle des Löwen, fahrend nach Dresden gelangen, doch ist es uns, gleich Reineken, unmöglich, aus der Residenz wieder herauszukommen — nämlich an demselben Tage und fahrend.

Diesem Uebelstande wäre nun sofort abgeholfen, wenn eine regelmäßige Botenverbindung durch einen von Wilsdruff des Morgens nach Dresden abgehenden und abends zurückkehrenden Personenwagen hergestellt würde. Versuchsweise könnte vor der Hand ein solcher Wagen zweimal wöchentlich an festgesetzten Tagen die keine Reise zurücklegen. Natürlich versteht es sich von selbst, daß der Wagen, selbst wenn er nicht einen einzigen Reisenden in seinen Räumen bergen sollte, dennoch abgehen und zur bestimmten Zeit wieder zurückkehren müßte. Und wenn wir noch zugehen wollen, daß die täglichen Fahrten nach Dresden nicht löhrend genug sein müßten, so dürfte doch mit Sicherheit anzunehmen sein, daß ein wöchentlich zweimal in der beschriebenen Weise nach der Residenz abgehender Botenwagen die Kosten überreich decken würde.

» Unsere Heimat 1919 S. 144.

» Dr. A. Reiche, Wochenblatt für Wilsdruff Nr. 114, 1908.

» Cob. II 6 S. 118.

» Halle, Aus Geschichte der hohen Landstraße in Sachsen, Archiv für sächs. Gesch. VII.

» Trautmann a. a. O. S. 88/84.