

Wochenblatt für Wilsdruff

Charandt, Nossen, Siebenlehn und die Umgegenden.

Amtsblatt

für die Kgl. Amtshauptmannschaft Meißen, für das Kgl. Amtsgericht und den Stadtrath zu Wilsdruff, sowie für das Kgl. Forstrentamt zu Charandt.

Localblatt für Wilsdruff.

Altanneberg, Birkenhain, Blankenstein, Braunsdorf, Buchhardtswalde, Groitzsch, Grumbach, Grund bei Mohorn, Helbigsdorf, Herzogswalde mit Landberg, Hühndorf, Kaufbach, Kesselsdorf, Kleinschönberg, Klipphausen, Lampersdorf, Limbach, Losen, Mohorn, Muzig, Neukirchen, Neutanneberg, Niederwartha, Oberhermsdorf, Pohrsdorf, Röhrsdorf bei Wilsdruff, Roitzsch, Rothschönberg mit Berne, Sachsborn, Schmiedewalde, Sora, Steinbach bei Kesselsdorf, Steinbach bei Mohorn, Seeligstadt, Spechtshausen, Taubenheim, Unkersdorf, Weistroy, Wildberg.

Erscheint wöchentlich dreimal und zwar Dienstags, Donnerstags und Sonnabends. — Bezugspreis vierteljährlich 1 Mt. 30 Pf., durch die Post bezogen 1 Mt. 54 Pf. Inserate werden Montags, Mittwochs und Freitags bis spätestens Mittags 12 Uhr angenommen. — Insertionspreis 10 Pfg. pro viergespaltene Corpuzzeile.

Druck und Verlag von Martin Berger in Wilsdruff. — Verantwortlich für die Redaktion Martin Berger hiesig.

No. 136.

Sonnabend, den 16. November 1901.

60. Jahrg.

Zum 24. Sonntage nach Trinitatis.

Ephef. 2, 19: So seid ihr nun nicht mehr Gäste und Fremdlinge, sondern Bürger mit den Heiligen und Gottes Hausgenossen.

„Ich lebe und weiß nicht, warum;
Ich sterbe und weiß nicht, wann;
Ich fahre und weiß nicht, wohin;
Kein Wunder, daß ich so traurig bin.“

Das ist die Philosophie, ach, so vieler Menschenkinder. Es ist eine traurige Weltanschauung. Ja, wenn das Alles ist: geboren werden — wachsen — andere sterben sehen — endlich selbst sterben, dann freilich wäre es besser, nicht geboren zu sein. Da wäre ja das vernunftlose Thier besser daran, als der Mensch. Das Thier weiß doch wenigstens nicht, daß es stirbt. Aber der Mensch weiß es. Und wenn er auch dem Gedanken an den Tod aus dem Wege geht, er begegnet ihm doch immer wieder. Der durch die Bande wankende Herbst, das dem Ende zuellende Kirchenjahr, sie wollen uns auch wieder daran erinnern, daß wir hier keine bleibende Stadt haben, daß wir Gäste und Fremdlinge sind.

Aber es giebt nicht nur ein vergängliches Erdenleben, es giebt auch noch ein anderes, ein ewiges Leben. Und die Ewigkeit ragt doch in diese Zeit herein, um ihr Werth und Inhalt zu geben. Paulus schreibt: Ihr seid nun nicht mehr Gäste und Fremdlinge, sondern Bürger mit den Heiligen und Gottes Hausgenossen. Also wir sind nun nicht mehr bloß Fremdlinge. Was ist das für ein Nun? Wann können wir dies Wort auf uns anwenden, daß wir Mitbürger der Heiligen sind? So wie auf Erden Standesamtsregister und Personenstandslisten geführt werden, in die alle Geburten eingetragen werden, so wird im Himmel „das Buch des Lebens“ geführt und darein schreibt der Herr alle Wiedergeborenen. Wer diese Wiedergeburt (Joh. 3, 3) erlebt, der wird eingeschrieben in die himmlischen Listen als ein Mitbürger der Heiligen und als ein Hausgenosse Gottes.

Ein köstliches Nun! Nun nicht mehr Gäste, sondern Mitbürger der Heiligen. Nun nicht mehr Fremdlinge, sondern Hausgenossen Gottes. Wenn wir an Jesum glauben, als an unsern Heiland, dann sind wir Hausgenossen Gottes, schon jetzt, in der Gegenwart, in diesem Leben. Ob uns die Welt verspottet, wir sind Gottes Hausgenossen. Und wenn wir's in der Zeit schon sind, wie vielmehr in der Ewigkeit! Da hört alle Todesfurcht auf, wenn man weiß: ich bin ein Mitbürger der Heiligen. Da spricht man:

„Ich lebe und weiß wohl, warum;
Ich sterbe und weiß wohl, wann;
Ich fahre und weiß wohl, wohin;
Kein Wunder, daß ich so fröhlich bin.“

Sächsisch-thüringische Eisenbahnverbindungen.

Vor einiger Zeit machte eine Zuschrift die Kunde durch die sächsischen Blätter, die dem „Leipziger Tageblatt“ aus Thüringen zugegangen war. Sie lautete:

Die Hauptbahnen Thüringens hat seiner Zeit Preußen erworben. Damals war in Thüringen überall eitel Lust und Freude. In verkehrspolitischer Beziehung wurde der Uebergang an Preußen als ein Fortschritt betrachtet, der ohne Anlehen an ein größeres Staatsbahnsystem, nicht zu erreichen war. Leider aber wurden die guten Thüringer in ihren berechtigten Erwartungen von einem unter dem preussischen Regime sich entwickelnden Fortschritt im Verkehrswesen bitter enttäuscht. Abgesehen davon, daß oft genug Wünsche betreffs notwendiger Anschlüsse und Einlegung von Zügen, die aus dem Verkehrsbedürfnis hervorgegangen waren, aus rein fiskalischen Gründen verfallen blieben zum Nachtheil der Geschäftswelt, in der Hauptsache: Ausbau des thüringischen Eisenbahnnetzes, Verbindung der noch als Sachbahnen existirenden zahlreichen Linien zum Zweck der Beschaffung von Durchgangslinien,

kein Vorwärtskommen zu bezeichnen, daß nur einigermaßen zu befriedigen vermöchte. Preußen benutzte aber seine Machtstellung dazu, um bei jedem Projekt, das ihm zur Ausführung vorgelegt wird, wiederum aus fiskalischen Gründen, Unmögliches zu verlangen. Staat und Gemeinden sind eben mit dem besten Willen nicht in der Lage, solchen Ansprüchen zu genügen, obwohl z. B. Meiningen gewohnt ist, so tief wie möglich in den Staatskassackel zu greifen, um die Ausführung der notwendigen Verkehrslinien zu ermöglichen. Wenn unter den gegenwärtig herrschenden Verhältnissen ein völliger Umschwung in der früher allseitig günstigen Stimmung gegen Preußen eingetreten ist, so darf das wohl nicht Wunder nehmen. Man sagt sich, daß auch Sachsen ein großartig entwickeltes Staatsbahnsystem besitzt und daß wir bestrebt sein sollten, so weit es noch möglich ist, uns an Sachsen anzuschließen, zumal ein auffälliger Mangel an direkten Linien zwischen Sachsen und Thüringen herrscht. Wäre Sachsen nicht allzu partikularistisch verfahren und hätte zur rechten Zeit seine Eisenbahnlinien in das Herz von Thüringen hineingeschoben, so hätten nicht wir allein, sondern auch Sachsen viel dabei gewonnen — denn letzteres würde nicht so erfolgreich von Preußen umklammert und durch Konkurrenzregeln geschädigt. Noch jetzt dürfte Sachsen in der Lage sein, sich durch Ausbreitung seiner Linien nach Westen Vortheile zu schaffen.“

Leider hat sich ja Mitte der 90er Jahre der sächsische Staat, als er die Linie Weimar-Gera gekauft hatte, durch Preußen in die Fänge treiben lassen. Wenn damals der Kauf der Bahnlinie Weimar-Gera zu Stande gekommen wäre, würden wir vielleicht heutigentages schon den direkten Anschluß nach Thüringen haben.

Aber auch ohne dies dürfte die Frage der Erwägung werth sein, ob sich empfiehlt, eine direkte Verbindung zwischen Dresden und den thüringischen Staaten herzustellen. Die Linie würde um deswillen von ziemlicher Bedeutung sein, weil sie eine direkte Verbindung Sachsens nicht nur mit Thüringen, sondern mit dem übrigen Mitteldeutschland und insbesondere mit Frankfurt herstellen würde.

Ich denke mir, der Lauf der Bahnlinie würde folgende Orte zu berühren haben: Wilsdruff—Dainichen—Mittweida—Burgstädt, und würde von da die passendste und kürzeste Verbindung nach Götting zu suchen haben.

Die Bahnlinie, wie ich sie vorschlage, stellt einen direkten Verkehr zwischen Thüringen und dem Herzen von Sachsen her. Gleichzeitig würde die Linie dazu dienen, eine bessere Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Sachsen zu ermöglichen, denn die Eisenbahnstrecke „Dresden-Chemnitz“ ist derart gebaut, daß sie zum Befahren mit Schnellzügen ziemlich ungeeignet ist. Wer einmal im letzten Wagen eines D-Zuges auf dieser Strecke gefahren und sich an das Ende dieses Wagens gestellt und von da hinaussehend beobachtet hat, welche Strecke der Zug zurücklegt, der wird sich gewundert haben, welche große Kurven die Eisenbahnlinie zurücklegt, Kurven, die nicht allmählich beginnen und verlaufen, sondern die ziemlich plötzlich kommen, so daß in der Regel dem Lokomotivführer die Uebersicht auf die Strecke nur für ziemlich kurze Räume gegeben ist. Schon dieser Uebelstand verbietet es, die Strecke mit der höchsten zulässigen Geschwindigkeit zu befahren. Dazu kommt, daß die Eisenbahnlinie an vielen, vielen Punkten von Straßen im Niveau gekreuzt wird, daß diese Kreuzungspunkte auch an Stellen liegen, die nicht auf weite Strecken sichtbar sind.

Weiter ist nicht zu vergessen, daß die Bahn durch das schmale Weisgerthal mit einer ganz auffällig starken Steigung gebaut ist. Der Bahnkörper senkt sich dort an einzelnen Stellen im Verhältnis von 1:40. Es ist das natürlich ein Neigungsgrad, der es unmöglich erscheinen läßt, im höchsten Schnellzugtempo zu fahren. Die Folge all dieser Uebelstände ist, daß die Zuggeschwindigkeit nur auf ein ziemlich geringes Maß gebracht werden kann.

Die Entfernung von Dresden nach Freiberg beträgt 40 Kilometer. Zur Zurücklegung dieser 40 Kilometer gebraucht der Schnellzug eine volle Stunde.

Man muß sich freilich vergegenwärtigen, wie die ganze Bahnlinie „Dresden-Chemnitz“ gebaut worden ist. Wenn ich mich recht entsinne, bekam damals zunächst eine Privatgesellschaft die Genehmigung zum Bau der Strecke „Dresden-Tharandt“. Die Linie wurde gebaut, rentierte aber nicht und nun haute der Staat selbst auf eigene Kosten die Anschließstrecke „Tharandt-Freiberg“ und dann erst wieder die weitere Theilstrecke „Freiberg-Chemnitz“. Die Linie ist also aus einzelnen Theillinien entstanden, und das hat natürlich zur Folge gehabt, daß der Lauf der Bahnstrecke, wie es an sich nach der natürlichen Lage der Verhältnisse anzunehmen wäre, über Tharandt geht und nicht über Wilsdruff.

Der von mir vorgeschlagenen Linie würde aber auch noch eine ganz besondere Bedeutung um deswillen zukommen, weil auf dem ersten Theile dieser Strecke, also auf dem Theile „Dresden-Wilsdruff“ sich voraussichtlich ein gewaltiger Vorortverkehr ergeben würde. Die Bahn würde auf der Strecke „Dresden-Wilsdruff“ einen großen Theil des Kammergutes Gorbitz durchschneiden. Der Zeitpunkt dürfte nicht mehr fern sein, wo es sich empfiehlt, an eine Auftheilung des Kammergutes Gorbitz zum Zwecke der Schaffung von billigen Bauplätzen heranzutreten. Der von mir vorgeschlagenen Linie würde also auf dem ersten Theile eine gehener große wirtschaftliche Bedeutung zukommen, weil so natürlich die Aufschlüsselung in außerordentlicher Weise begünstigt werden wird. M.

Vaterländisches.

Wilsdruff, 15. November 1901.

Am Dienstag, den 12. Nov., hielt der hiesige Gewerbe-Verein einen gut besuchten Familien-Abend ab, der durch einen mit reichem Beifall aufgenommenen Lichtbilder-Vortrag des Herrn Lehrer Richter und unter Mitwirkung der hiesigen Stadtkapelle zu einem recht interessanten wurde. Das Thema des Vortrages lautete: „Die Gott-hardebahn.“ Eine Tour durch die Schweiz ist heute das sehulisch erstrebte Ziel jedes gebildeten Naturfreundes. Und wer einmal die malerische Anmuth dieser Thalgebiete, den Silberglanz der Seen sah oder die erhabene Einsamkeit der Gebirgswelt fühlte, giebt die Erinnerung um Alles nicht hin. Die abwechselnd milde und wilde Pracht der Szenerien, der Odem der Freiheit erzeugt den eigenthümlichen Reiz und zieht die widerstandslose Menschheit immer von Neuem zu den strahlenden Eisfirnen, braunen Sennhütten und üppiggrünen Matten hin, als wenn in ihnen die Glückseligkeit der Welt vergraben wäre. Gleich die ersten Bilder zeigten uns die Herrlichkeit der wunderbaren Welt, Luzern am Vierwaldstättersee und am Abfluß der smaragdgrünen Reuß, als verlockende Eingangspforte zur geheimnißvollen Welt der Urkantone, Mendegousplatz tausender von Fremden aller Nationen. Die Natur scheint hier in glücklichster Laune gearbeitet zu haben; der Hochgebirgscharakter zeigt sich in wahrhaft poetischen Formen, und man darf behaupten, daß um Luzern Alles, — der klassische See, die Wolfenstürmer Nigi und Pilatus, wie die blinkenden Schneeberge — eifrig rivalisirt, um den Touristen in Extase zu versetzen. Voll anmuthigen Stolzes ruht die Stadt mit ihren alten Ringmauern und Warten, ihren Kirchen, palastähnlichen Hotels und einladenden Landhäusern inmitten sanft abgerundeter, von üppigster Vegetation bedeckter Hügel am Gestade ihres glänzenden, hier nur Vieblisches enthaltenden Sees. Bei Brunnen verlassen wir das Dampfboot und vertauschen es mit dem Dampfboot. Jede Schiffswendung ruft ein anderes Wandelbild vor unser Auge, und hinter jeder Ecke lauert eine neue willkommene Uebersicht, mag sie nun im Blick auf finstere und wild ansehende Berggestalten feierlichen Ernst, oder beim Herantreten lieblicher, in den durchsichtigen Fluthen sich spiegelnd,