

# Wochenblatt für Wilsdruff

Beilage zu Nr. 119.

Sonnabend, den 12. Oktober 1912.

## Betrachtung zum 19. Sonntag nach Trinitatis.

1. Joh. 2, 3-5.

Ein doppeltes Leben ist es eigentlich, welches der Christ lebt. Das eine ist das äußere, natürliche, wie es alle Lebewesen auf Erden führen. Und das andere Leben ist das innerliche, ewige Leben, von welchem Paulus sagt, daß es verborgen ist mit Christo in Gott. Aber nicht so soll es sein, daß ein Christ diese beiden Leben nebeneinander lebt, etwa Wochentags jenes und Sonntags dieses, etwa in Taten und Worten jenes und in Gedanken dieses. Nein, das ewige soll das natürliche durchdringen und heiligen und alles, was wir tun mit Worten oder mit Werken, sollen wir dem Herrn tun und nicht den Menschen. Das ewige Leben soll das Wort und der Saft des Baums, und das irdische sollen die guten Früchte sein.

Das nun ist das ewige Leben, daß wir Jesum Christum erkennen! Woran kannst du sehen, ob du ihn kennst? Sieh, nicht daran, ob dein Herz brennt, wenn seine Liebe dir geschilbert wird; es gibt auch hier ein Strohflecken, das schnell erlischt, wenn die Wasser der Welt darüber kommen. Und nicht daran, ob du viel und großes von ihm und seiner Barmherzigkeit zu reden weißt — es sind viele, die auch das nur den andern nachreden, was sie selber nie erfahren haben und bilden sich ein, sie wüßten's, weil sie es gehört haben. An dem merken wir, daß wir ihn kennen, so wir seine Gebote halten. Wer da sagt, ich kenne ihn und hält seine Gebote nicht, der ist ein Lügner und in solchen ist keine Wahrheit. Werke wohl, nicht bloß der ist ein Lügner, der mit Wissen und Willen die Unwahrheit sagt und will, daß sie für Wahrheit gelte — nein, auch der ist ein Lügner, der in dem überhaupt keine Wahrheit ist, in dem alle Empfindung für das, was wahr und recht ist, erloschen oder doch im Erlöschen ist.

Wie weit du, mein Christ, auf diesem Wege deiner Heiligung vorgeschritten bist, das mag verschieden sein; wo du aber auch stehst, wenn du getreu sein Wort hältst, so ist wahrlich die Liebe Gottes in dir vollkommen und mehr verlangt keiner im Himmel und auf Erden von dir. Meine Lieben, daran merken wir, daß wir in ihm sind. Prüfe dich denn: bist du in ihm? Ach, nicht so, daß du an jeder einzelnen Lebertretung erschrickst, als sei sie ein Zeugnis wider dich; sondern vielmehr so, daß du dir klar wirst, ob dein Herz wirklich und ernstlich sein Wort zum Wegweiser deines Lebens erwählt hat, und so, daß jede einzelne Lebertretung dich ernster und treuer macht im Halten seines Wortes. So wird es recht sein.

## Elbbrücke zwischen Cossებაude-Gohlis und Köhschenbroda-Lößnitz.

(Nachdruck erwidert.)

Mit der Fertigstellung der neuen Weinbergstraße haben das Elbberg-Hochplateau Liebenau-Dierberg mit dem angrenzenden Wiesen- und Lustkurort Oberwartha sowie die rückwärts liegenden Ortschaften bis Wilsdruff den lange vermissten, bequemen und abgefärschten Zugang zum Elbtale erhalten, der direkt in den größten Ort des linken Elbtalles, Cossებაude, hineinführt, wo er auf die Hauptverkehrsader die Tal- und Hauptstraße, ausmündet. Auch der Ausbau der Tal-, Häßige- und anderer rückwärts liegenden Straßen weist vielen Ortschaften des Hinterlandes den Zugang ins Elbtal zukünftig mitten durch den Ort direkt auf die Cossებაuder Hauptstraße.

Soll die Größnung dieser neuen Verkehrswege für die Elbberge, deren Hinterländer und die Elbtalorte voll zur Geltung kommen, dann muß an den Ausbau dieser Hauptstraße in gerader Linie bis zur Elbe herangegangen werden, und vom Staate muß erstrebt werden, daß er den Bau einer Elbbrücke unterhalb Gohlis in Angriff nimmt, sodas diese von Cossებაude-Hauptstraße eine Verbindung mit Köhschenbroda-Marktplatz (Gingang am Gasthof zum Anker) herstellt. Rechtsseitig der Elbe würde diese Leberbrücke Anschluß an den Straßenzug nach Linbenau-Moritzburg-Naumburg erhalten. Auf diese Weise kommt eine Verbindung der Hochländer links und rechts der Elbe von Wilsdruff-Weißerhagen bis Naumburg in gerader Linie und auf kürzestem Wege über die Hauptverkehrsstraßen zu Stande.

Ein reiches und dichtbevölkertes, Zukunft habendes Gelände mit zahlreichen Ortschaften, das jetzt als einzige Verbindung unterhalb Dresden auf zeitraubendem Umwege bei schlechter Wegeverfassung die Niederwarthaer Elbbrücke aufsuchen muß, würde durch die neue Verbindung in nahen regen Verkehr kommen und zum Anschluß gebracht werden. Andererseits würde aber auch die überlastete Straße durch den Plauenischen Grund nach Dresden entlastet werden, insofern der Durchgangsverkehr vom Westen nach rechts der Elbe unterhalb Dresden und Hinterland schon der Zeitersparrnis wegen die neue Verkehrsader aufsuchen würde. Schon aus diesem Grunde hat der Staat das größte Interesse daran, die Zentren des unteren Elbtalles — Cossებაude-Gohlis, Köhschenbroda-Lößnitz — mittels einer Brücke über die Elbe auf kürzestem Wege in Verbindung zu bringen.

Anderer Umstände nötigen den Staat aber direkt dazu, wenn es ihm ernst ist, den bisher so stiefmütterlich behandelten Ausbau der Verkehrswege im Elbtal unterhalb Dresden dem vorhandenen Bedürfnis entsprechend stotter zu betreiben, und wenn er dabei großzügig vorgehen will.

Auf vorgebrachte Beschwerden mehrerer Abgeordneten im letzter Landtagsession wurden seitens der Regierung die gegenwärtigen schlechten Wegeverhältnisse zur und über die Niederwarthaer Elbbrücke zugegeben, und Abhilfe der vorhandenen Uebelstände zu schaffen, wurde dem Landtage

zugelagt. Wie soll die in Aussicht gestellte Verbesserung nun beschaffen sein? Alle um- und weiterliegenden Ortschaften in der Richtung Wilsdruff-Weißerhagen bis Naumburg haben das größte Interesse daran, daß der Staat in vorliegendem Falle großzügige Arbeit leistet, und alle Gemeindevverwaltungen, die interessiert sind, sollten rechtzeitig im Sinne dieses Artikels mit Vorstellungen beim Ministerium eintreffen.

Die Niederwarthaer Brücke liegt für den Fahrverkehr als Verbindung des linken und rechten Elbufer unterhalb Dresden zu abseits; dieselbe ist seiner Zeit lediglich dem Bedürfnisse der Eisenbahn entsprechend gebaut worden, daher die für den Fahrverkehr so ungünstige Lage. Die Breite des Fahrweges auf derselben entspricht in keiner Weise den heutigen Verkehrsansprüchen, ein Lastauto und ein etwas breit geladener Lastwagen können nicht aneinander vorbeikommen; auch die Ausfahrverhältnisse zur Brücke sind auf beiden Seiten für Lastfahrwerke zu steil, und die Zugangswege sind nur einfache, schlecht unterhaltene Kommunikationswege, keine Straßen.

Der Staat benötigt diese Brücke früher oder später auch ausschließlich für den Eisenbahnbetrieb, denn es kommt sowohl der Ausbau der staatlichen elektrischen Elbtalbahn

Wünschenswert bleibe trotzdem, diese Zufahrtsstraße bis zum Niveau der Elbdämme heraus zu heben. Die erforderlichen Erdmassen zur Auffüllung lassen sich aus den nahe liegenden Bergen oder gelegentlich des Einbaues der Ortsbefestigungen in Cossებაude-Gohlis herbeischaffen, wenn es damit nicht Zeit hat, bis die nach dem Schiffahrtsabgabengesetz vorzunehmenden Ausbaggerungen des Elbflusses oder des neuen Ausschiffungs- und Leberwinterungshafens durchgeführt werden. In diesem Falle werden die hierbei gewonnenen Baggermassen ein billiges Auffüllungsmaterial für die Brücken-Zufahrtsstraße abgeben, für welche eine bequemere und nutzbringendere Ablagerung kaum gefunden werden dürfte.

Der Staat hat schon früher die Notwendigkeit besserer Verbindungswege von Wilsdruff ins Elbtal und dem rechtselblichen Gelände anerkannt, er erklärte sich zum Bau der Länniggrundstraße bis Wilsdruff bereit, leider aber an der Ablehnung der Liebernahme der Unterhaltung der Straße seitens der anliegenden Gemeinden scheiterte damals der bereits gesicherte Bau derselben. Inzwischen sind nun die eingangs erwähnten bequemen Zugangswege durch den Cossებაuder Grund ins Elbtalgelände ohne Kosten für den Staat geschaffen worden. An diesem liegt es, für den Ausfall der Kosten der Wilsdruff-Länniggrundstraße nun den erforderlichen Elbübergang mit der kurzen Zugangsstraße links der Elbe (verlängerte Cossებაuder Hauptstraße) zu schaffen.

Mit der Lage der Brücke unterhalb Gohlis gegenüber dem Köhschenbrodaer Gasthof zum Anker müssen auch die Gemeinden einverstanden sein, denen der jetzige Elbübergang über die Niederwarthaer Brücke näher liegt, denn falls letztere einmal für den Fahrverkehr geschlossen werden sollte, bieten dann rechts der Elbe gute Straßen, links der Niederwarthaer-Gohliser Kommunikationsweg, der so wie so in absehbarer Zeit in besseren Stand gesetzt werden muß, für diese nicht wesentlich weiter liegende, aber bequemere Anfahrten direkt zur Brücke.

Die interessierten Ortschaften dürfen jedenfalls nicht verkümmern, ihre Wünsche für die notwendigen Verkehrsverbesserungen im unteren Elbtale der Regierung zu unterbreiten; der gegenwärtige Zeitpunkt erscheint hierfür besonders geeignet.

## Die Schlacht bei Podgoritza.

König Nikita von Montenegro hat auf eigene Faust die Offensive ergriffen und ist bereits mit den Türken handgemein geworden. Donnernd gegen Berane fiel der erste Schlag, dem alsbald weitere gefolgt sind und zwar im Süden, um den Weg nach Skutari zu erzwingen. Die Kämpfe ziehen sich zurzeit noch hin, denn sie sind, soweit sich aus den sich widersprechenden Nachrichten ersehen läßt, noch unentschieden. Die Türken scheinen den Montenegroern neben ziemlich beträchtlichen regulären Truppen auch große irreguläre Massen Albanesen entgegengeworfen zu haben, für die der Krieg eine gesunde Sache ist.

### Angriff der Montenegroer.

Schneller als man dachte ist es nach dem Gefecht um Berane zu einem Zusammenstoß größerer Truppenmassen gekommen. Die erste Meldung darüber belag:

Cetinje, 10. Okt. Gestern vormittag in aller Frühe haben die Montenegroer den allgemeinen Angriff gegen die türkische Stellung gegenüber Podgoritza begonnen. Da die Türken große Verstärkungen erhielten, entspann sich eine regelrechte Schlacht.

Die Durchführung des Kampfes gestaltete sich derart, daß die Montenegroer nach einem den Angriff vorbereitenden heftigen Geschützfeuer den Mittelpunkt der türkischen Stellung, den starkbefestigten Berg Detšiči



Der Schauplatz der ersten Kämpfe.

im Sturm zu nehmen versuchten. Die Türken machten sich jedoch Luft, indem sie in bereitgehaltenen Schiffen Truppen über den Skutari-See den Montenegroern in die Flanke warfen. Das scheint ihnen gelungen zu sein, so daß die Schlacht offenbar unentschieden blieb.

### Nikita's „Heldenjohr“.

Damit das blutige Kriegsspiel auch der großen dramatischen Geste nicht entbehrt, leistete sich der jüngste Sohn König Nikita's Prinz Peter ein besonderes Heldentat. Er ist Artillerie-Hauptmann und ließ es sich nicht nehmen, das erste Geschütz auf die türkische Stellung höchst eigenhändig abzufeuern. Das ist nicht gerade neu, denn ähnlich bot



So lautet ein alter Spruch. Auch über die täglichen Ereignisse auf politischem, wirtschaftlichem und gesellschaftlichem Gebiet muß man unterrichtet sein, sofern man in seinen eigenen Kreisen voll angesehen werden will. Ueber alle Ereignisse des Tages unterrichtet schnell das

Wochenblatt für Wilsdruff.

von Cossებაude über die Brücke nach Naumburg-Köhschenbroda, der vor 12 Jahren vom Staate schon geplant war, in Frage, wie auch der Einbau eines dritten Gleises der Strecke Dresden-Weißhölz bzw. Coswig, zumal dann, wenn der schon früher bestandene Plan, einen Ausschiffungs- und Leberwinterungshafen in der Niederwarthaer oder Naumburger Flur anzulegen, zur Ausführung kommen sollte. Der König Albert-Hafen dürfte den die letzten zehn Jahre gewaltig gesteigerten Verkehrsansprüchen zukünftig kaum noch genügen, und der Staat wird in absehbarer Zeit auf eine Neuanlage zu kommen müssen.

Schon aus finanzwirtschaftlichen Gründen muß sonach erwartet werden, daß die von der Regierung in Aussicht gestellte Verbesserung der Verbindungswege zwischen linkem und rechtem Elbufer unterhalb Dresden nicht durch einen Umbau des Fahrweges der Niederwarthaer Brücke und Verbesserung der Zufahrtswege herbeigeführt wird, was wieder nur ein Notbehelf, ein Ausbühlmittel für eine beschränkte Zeitdauer bedeuten und was dem Westend-Elbtale in seiner Entwicklung direkt zum Demmschuh werden würde. Es sollten diese Umbauten, wenn geplant, unbedingt unterbleiben, die Kosten gespart und dafür der Neubau einer den modernen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Elbbrücke im Sinne der Ausführungen dieses Artikels vorgenommen werden.

Eine merkbare Belastung würde der Staatshaushalt durch den angeregten Brückenbau nicht erfahren, denn es steht dem Staate frei, für Vergütung und Amortisation des Baukapitals Brückengeld zu erheben, ähnlich wie es an der Loschwitz-Blasewitzer Brücke geschieht.

Gewisse Einwendungen, die Zufahrtsstraße dieser Brücke links der Elbe würde in das Leberwimmungsgebiet zu liegen kommen, sind nicht stichhaltig, deshalb, weil die in Ausführung begriffenen und noch in Angriff zu nehmenden Stromregulierungen und Talsperrenbauten im Gebiete der Elbe und seiner Nebenflüsse in absehbarer Zeit die Leberflutungen der vorhandenen Hochwasser-Schuldämme ausschließen. Ist doch auch die Dresdner Schlachthofanlage direkt in das Leberwimmungsgebiet hinein gebaut worden.