

grüssung zerstreuten sich die Festteilnehmer in der Stadt. Am Morgen des 8. April fuhr der König Friedrich August II., die Königin, Prinz Johann und seine Gemahlin, die Prinzessinnen Augusta, Amalia und Elisabeth, sowie die jungen Prinzen Albert, Ernst und Georg, mit dem ersten Zuge nach Leipzig, — überall standen an der Bahn die Einwohner, namentlich aber die Kinder der benachbarten Orte.

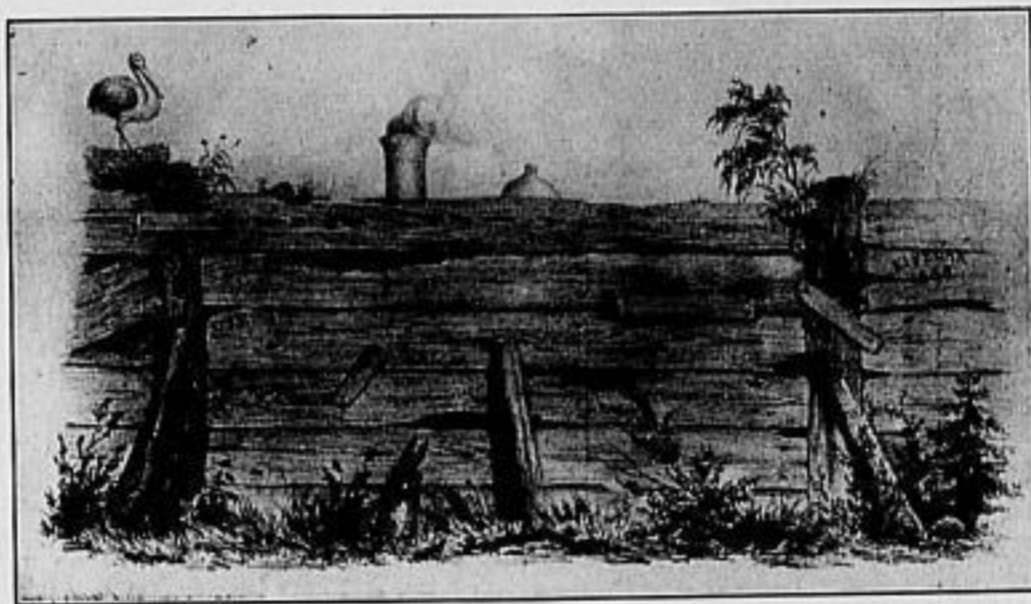
Schon nach 8 Tagen waren Leipziger Studenten in Dresden, und in einem „Eingesandt“ der „Sächs. Dorfzeitung“ entrüstete sich ein biederer Dresdner darüber, dass einer von ihnen in einer „Tabagie“ die Mütze nicht abgenommen hatte. Der Inseratenteil der damaligen Zeit ist überdies äusserst bezeichnend für den Eindruck, den das grosse Ereignis naturgemäss machen musste. Am 11. April lesen wir im „Dresdner Anzeiger“ folgende Anzeige:

„Verloren wurde am 9. d. M. des Abends bei Ankunft des Dampfwagens allhier in dem hiesigen Bahnhofe oder vor dem Eingang in denselben: ein schwarzseidenes Uhrband mit einem goldenen Petschaft und in rotem Carneol gestochenen von Welckschen Wappen, bestehend in einem geteilten Schilde mit Krone, im linken Felde eine Wage, im rechten fünf Querbalken, in deren mittelsten ein halber Mond und zwei Sterne mit einem goldenen Uherschlüssel und eingefasstem Carneol. Dem Finder und Wiedererstanter wird eine anständige gute Belohnung zugesichert von — Oberstleutnant Freiherr von Welck, Bürgerwiese No. 399 II. — Die Schaulust der Dresdner fand durch die Eisenbahn eine neue Anregung; eine andere Anzeige sagt: „Wer ein schönes Schauspiel, ein leuchtendes Feuer sehen will, muss bis Abend in der Restauration zur goldenen Weintraube verweilen, wo man in einer Entfernung von eineinhalb Stunden die Dampfwagenfahrt vorbeifilieren sieht, was einen ganz herrlichen Anblick gewährt.“ Entweder ist man in Hinsicht auf einen „ganz herrlichen Anblick“ damals nicht sehr verwöhnt gewesen, oder man hat mit einer unerhörten Verschwendung von Kohlen die Lokomotiven geheizt, so dass die Funken gehörig stoben. Dass aber die neue Bahn nicht nur der Lustbarkeit und der Freude am Neuen zu dienen hatte, sondern sofort auch dem praktischen Geschäftsverkehr in umfänglichster Weise nutzbar gemacht wurde, wird bewiesen durch folgende Anzeige, die bereits am 10. April erfolgte: „Die Mitnahme von Personen nach und von der Weintraube ist, namentlich während der

Zeit der Leipziger Messe, mit unserem Betrieb nicht zu vereinbaren und muss demnach einstweilen aufhören.“ Das heisst, man stellte die Vergnügungsfahrten ein, um alles Material für den grossen durchgehenden Verkehr frei zu bekommen. Dabei war der Verkehr auf dieser kleinen Strecke ganz ungeheuer, denn in den wenigen Tagen vom 31. März bis zum 6. April waren in 28 Fahrten 3802 Personen befördert worden. In der ersten Woche vom 7. bis 13. April wurden auf der ganzen Strecke, ausschliesslich der zum Festzuge eingeladenen Personen, 8103 Personen von und nach Leipzig und Dresden befördert; das gab eine Einnahme von 8935 Talern und 1 Groschen. In den fünf ersten Wochen beförderte die neue Strecke schon 46 738 Personen, 2037 in der 1., 7255 in der 2. und 37 184 in der 3. Klasse. Die daraus erzielte Einnahme betrug 40 981 Taler, der Ertrag des Güter-

transports belief sich in derselben Zeit doch schon auf 7000 Taler. Ohne Aengstlichkeiten ging es auch nicht ab. Auf der einen Seite lebte die Behörde in der Befürchtung, dass durch die Möglichkeit eines so raschen Platzwechsels ihr schönes Kontrollsystem ein Loch bekommen könnte. Die Polizei verordnete deshalb: „Zur Erhaltung der notwendigen polizeilichen Beaufsichtigung des Reiseverkehrs werden von dem 10. April d. J. an auf den Bahnhöfen und bez.

Anhaltspunkten Polizei-Bureaus eingerichtet werden, bei denen jedermann auf Verlangen über seinen Namen und Wohnort, seinen Stand und sein Gewerbe und über den Ort, woher er kommt und wohin er reist, die erforderlichen Auskünfte zu erteilen, auch insoweit er, nach den bestehenden passpolizeilichen Bestimmungen, mit einem Passe oder sonstigen Reiselegitimation versehen sein muss, diesen vorzuzeigen und auf Verlangen abzugeben hat.“ Hu, hu — wie leicht hätte etwas passieren können! Aber auch das Publikum war nach den Zeitungsanzeigen ziemlich ängstlich. G. Carl Brückmann in Dresden, mittle Frauengasse No. 378, und L. H. Zimmermann & Co., Wilsdruffer Gasse No. 200 im Eckgewölbe, empfahlen gleich nach der Eröffnung „Eisenbahn-Masken und -Brillen“ zum Schutze gegen Kohlenstaub und scharfe Luft. Was mögen aber die gesagt haben, die nur wenige Jahre vorher bei der Einrichtung einer neuen Extrapost zwischen Dresden und Chemnitz, die den etwas kürzeren Weg in 8 Stunden zurücklegte, erklärten: „Mit dieser Extrapost kann man nicht fahren, da kriegt man die Schwindsucht.“?



Der Dresdner Bahnhof von der Nordwestseite aus gesehen. (Karikatur aus der Zeit.)

