

# Ausgeführte und nicht ausgeführte Eisenbahntwürfe in der Oberlausitz

Felix Wilhelm, 1931

**E**s erscheint vielleicht verwunderlich, daß man zu einer Zeit über ausgeführte und nicht ausgeführte Eisenbahnen schreibt, wo der Kraftwagen den Eisenbahnverkehr teilweise auszuschalten sucht und das Flugzeug beide zu übertreffen sich bemüht. Aber man soll doch nicht vergessen, daß es die Eisenbahn gewesen ist, die die Städte und Ortschaften in der Oberlausitz und im angrenzenden Nordböhmen, das völkisch und wirtschaftlich zu ihr gehört, zu hoher Blüte und Bedeutung emporgehoben hat. Es soll gezeigt werden, wie diese Lebensader unsern Volkskörper allmählich durchdrang und wie manche Gelegenheit zu noch höherem Aufstieg nicht erkannt und verpaßt oder auch vereitelt wurde, und welche Auswirkungen das bis in die Gegenwart hinein hat.

Bautzen oder die Stelle, wo jetzt Bautzen liegt, ist schon seit Urzeiten der Durchgangs- und Kreuzungspunkt wichtiger Handelswege von Westen nach Osten und von Süden nach Norden gewesen und ist es durch das ganze Mittelalter bis in die Neuzeit geblieben. Es ist deshalb erklärlich, daß gleich in den ersten Zeiten, als die Dampfkraft das Pferdefuhrwerk zu verdrängen begann, eine Eisenbahnlinie in der Richtung der alten Hohen Straße von Leipzig nach Breslau, an Bautzen vorüber, geplant und auch ausgeführt wurde. Diese Bahn hat folgende Vorgeschichte:

In den zwanziger und dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts waren in England und Amerika die ersten mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen gebaut worden und hatten gewaltiges Aufsehen erregt; erkannte man doch, daß das gesamte Verkehrswesen dadurch umgestaltet werden würde. Im Jahre 1833 erschien eine Schrift von Friedrich List: „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über Anlegung einer Eisenbahn von **Leipzig nach Dresden.**“<sup>1</sup>

Am 3. April 1834 traten zwölf Männer, meist Kaufleute aus Leipzig und Dresden, zu einem „Eisenbahnkomitee“ zusammen, brachten ein Aktienkapital von 1,5 Millionen Talern auf, erwarben bei der Regierung die erforderliche Genehmigung und begannen alsbald mit dem Bau dieser Strecke. Der Fahrpreis für die ganze Strecke Leipzig - Dresden sollte nach Vorschrift der Regierung für die 1. Klasse nicht höher sein als der Preis der Eilpostbeförderung, nämlich 3 Taler, für die 2. Klasse 2 Taler, für die 3. Klasse 1 Taler 6 Ngr. Die Wagen der 1. Klasse waren ganz geschlossen, die der 2. Klasse mit Dach und Leinwandvorhängen versehen, die der 3. Klasse ganz offen.

---

<sup>1</sup> Alb. Wiedemann, Die sächsischen Eisenbahnen, Verl. Th. Thomas 1902.

Während des Baues der Strecke Leipzig - Dresden wurde im Sommer 1835 die Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth als erste in Deutschland in Betrieb genommen. Am 14. November 1835 trat in Chemnitz ein „Privatkomitee für die Verbindung des Erzgebirges mit der Elbe“ zusammen. Am 9. April 1839 wurde die Bahn Leipzig - Dresden eröffnet.

Im Jahre 1836 hatten sich unter der von der Staatsregierung anerkannten Benennung „Oberlausitzer Eisenbahn-Komitee“ 37 führende Persönlichkeiten zu einem Verein zusammengetan, um anschließend an die Linie Leipzig - Dresden in der Richtung der Haupthandelsstraße eine Eisenbahn über Bautzen, Löbau nach der preußischen Landesgrenze bei Görlitz, sowie in südlicher Richtung von Löbau nach Zittau zu bauen<sup>2</sup>. Die Verhandlungen mit Preußen über die Verlängerung der Bahn bis Görlitz zogen sich bis zum Jahre 1843 hin.

Am 24. Juli 1843 schlossen die preußische und sächsische Staatsregierung einen Vertrag, daß „die in Sachsen zu konstituierende Gesellschaft den Bau der Eisenbahn von **Dresden über Bautzen nach Görlitz, von Löbau nach Zittau**, einschließlich des innerhalb des kgl. preußischen Gebietes gelegenen Teiles (bis Görlitz) als ein Ganzes einerseits, die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a.d. O. eine Eisenbahn nach Görlitz andererseits herzustellen, die Vollendung des ganzen Baues aber innerhalb von vier Jahren vom Tage des Vertragsabschlusses an stattzufinden habe“.

Da die Vermessungen des Wasserbaudirektors Major Kunz kein wesentliches Hindernis ergaben, auch die Einträglichkeit der Bahn außer allem Zweifel lag, schritt der 1836 gebildete Verein am 10. Oktober 1843 zur Gründung einer Aktiengesellschaft unter dem Namen „Sächsisch-Schlesisches Eisenbahn-Komitee“ mit dem Sitz in Bautzen und Zittau. Die Geschäftsleitung übertrug man dem Kaufmann E. Uhlich in Bautzen als 1. Vorstand, dem Kaufmann W. Th. Schwabe in Zittau als 2. Vorstand, dem Kreisdirektionssekretär Milde als Sekretär und dem Sparkassendirektor G. E. Heydemann als Schatzmeister, beide in Bautzen.

Unter den Mitgliedern des Vereins finden wir außerdem folgende für das Zustandekommen des Unternehmens besonders verdiente Männer verzeichnet: Advokat Höckner, Advokat Lehmann, Stadtrat Zwiefel, Kaufleute Weltz und Thomaschke aus Bautzen; Bürgermeister Just, die Kaufleute Exner, Götzschmann, Helft, Kännel, Stadträte Püschel und Neubert sowie Advokat Dr. Schmidt aus Zittau; Bürgermeister Friedrich, Stadtrat Auster, Buchhändler Pannach und Gerichtsdirektor Preiber aus Löbau; die Kaufleute Kölbing und Erxleben aus Herrnhut; Bürgermeister Hübler und Oberappellationsrat Roux aus Dresden; Regierungsrat Hartz aus Zwickau und vier Bankiers aus Dresden und Leipzig. Es wurde zur Zeichnung eines Aktienkapitals von 4 Millionen Taler „für die mit Dampfkraft zu befahrende Eisenbahn von Dresden nach Görlitz“ und im Anschluß daran 2 Millionen Taler „für die mit Pferden fahrbare Flügelbahn Löbau - Herrnhut - Zittau“ aufgefordert. Die Aktien lauteten auf je 100 Taler. Für die ersten 25 Jahre nach Eröffnung des Betriebes wurde den Aktionären eine Verzinsung von 4 v.H. gewährleistet.

Die Staatsregierung beteiligte sich mit einem Drittel des Anlagekapitals, behielt sich die technische Oberaufsicht über die Bauausführung sowie die Genehmigung des

---

<sup>2</sup> Einladung zur Beteiligung an dem Sächsisch-Schlesischen Eisenbahnunternehmen, Druck von Hirschfeld, Leipzig. Stadtbücherei V b. 68.

Fahrplans und Fahrpreises sowie den Ankauf der Bahn nach 25 Jahren vor, wobei eine vollständige Entschädigung nach dem jeweiligen Stande des Aktienkurses, aber über Nennwert, erfolgen solle. Um die Geschäftsführung zu vereinfachen, wurde am 11. Dezember 1843 der Sitz der Gesellschaft nach Dresden verlegt.

Nun schritt der Bau rüstig vorwärts. Am 17. November 1845 konnte die Strecke **Dresden - Radeberg**, am 22. Dezember 1845 die Bahn **bis Bischofswerda**, am 23. Juni 1846 **bis Bautzen**, am 23. Dezember 1846 **bis Löbau**, am 1. Juli 1847 **bis Reichenbach** und endlich am 1. September 1847 die ganze Strecke **bis Görlitz** (102 Kilometer) dem Verkehr übergeben werden. Die Flügelbahn **Löbau - Zittau** wurde am 5. Mai 1845 zu bauen begonnen und am 10. Juni 1848 vollendet.

Die das Spreetal bei Bautzen überspannende Eisenbahnbrücke wurde am 9. April 1845 in Angriff genommen und innerhalb von 14 ½ Monaten vollendet. Ihr Erbauer war der Bautzener Baumeister Karl August Marche (geb. 5. August 1806, gest. 17. Juli 1879), der im Jahre 1851 auch die Göltzschtalbrücke nach den Plänen des Architekten Kell ausführte. Die Brücke hat eine Länge von 225,5 Metern und erhebt sich 19,2 Meter über dem Spreespiegel. Sie wurde aus Bruchsteinen erbaut und nach außen mit halbbehauenen Werksteinen verblendet. Von den 15 mit Granitquadern halbkreisförmig eingewölbten Bögen erhielten die fünf mittleren eine Spannweite von 16,98 Metern, die zehn seitlichen eine solche von 9,91 Metern. 278 Maurer, Steinmetzen, Zimmerleute und Handarbeiter waren dabei tätig. Die Gesamtkosten des Brückenbaues beliefen sich auf 88 986 Taler 28 Ngr. 3 Pf.<sup>3</sup> Für die Gediegenheit der Arbeit zeugt, daß innerhalb der vergangenen fast 90 Jahre ihres Bestehens trotz des gewaltigen Verkehrs, der sich dauernd über sie hin bewegte, die Brücke noch keiner wesentlichen Ausbesserungen bedurft hat.

Der erste Bahnhof in Bautzen besaß nur die Länge des mittleren Teiles des jetzigen Hauptgebäudes. Er lag weit außerhalb der Wälle, inmitten von Feldern am Wege von Preuschwitz nach Strehla. Von der Stadt aus war er nur vom Äußeren Laurentore her zu erreichen. Erst im Jahre 1860 durchstach man den Wallgürtel und baute die Hauptstraße, die jetzige Bismarckstraße, [heute „Bahnhofstraße“, W.W.] und führte sie bis zum jetzigen Postplatze weiter.

Über die Ankunft des ersten Eisenbahnzuges in Bautzen schreibt uns Richard Reymann in seiner Stadtgeschichte S. 603 aus eigener Erinnerung folgendes: „Am 23. Juni 1846 nachmittags 4 Uhr traf der Zug, von den beiden Lokomotiven Saxonia und Lusatia gezogen, unter Glockengeläut und Böllerschüssen hier ein. Die Bahnüberbrückung am Brauhause war mit Girlanden und Reiseren geschmückt worden, und ein Teil der hiesigen Garnison und die Kommunalgarde bildeten die Ehrenwache. Se. Majestät der König nebst Gemahlin und mehreren Gliedern des königlichen Hauses, sämtliche Staatsminister, Staatsbeamte, höhere Offiziere, Mitglieder des Direktoriums und Ausschusses der Aktiengesellschaft und mehrere Ingenieure hatten die Probefahrt mit unternommen. Von den städtischen und königlichen Behörden empfangen, wurden die Mitglieder des königlichen Hauses in ein eigens dazu errichtetes Zelt geleitet. Nachdem dieselben einige Erfrischungen zu sich genommen und die Bahnanlage besichtigt, verließen sie nebst den anderen Teilnehmern um 6 Uhr mit demselben Zuge wieder die Stadt.“

---

<sup>3</sup> 5. Geschäftsbericht des Direktoriums der Sächs.-Schles. Eisenbahnges. üb. d. Jahr 1848, Stadtbücherei V b. 67.

Von nun an verkehrten täglich zunächst drei Eisenbahnzüge von und nach Dresden; nach Fertigstellung der ganzen Strecke **Dresden - Görlitz** laut „Regulativ vom 15. November 1847“ täglich vier Züge hin und vier Züge her mit 3 - 3½ - stündiger Fahrzeit. Eine Fahrt von Bautzen nach Dresden kostete in 1. Klasse - verdeckte gelbe Kutschen mit Glasfenstern - 38 Neugroschen, in 2. Klasse - Wagen mit offenen Fenstern und Vorhängen - 30 Neugroschen, in 3. Klasse - offene Wagen ohne Verdeck - 23 Neugroschen.

Natürlich fehlte es bei den Fahrten anfangs nicht an unangenehmen Zwischenfällen zur Freude derer, die zeitlebens den Mut nicht aufbrachten, das neue Verkehrsmittel zu benutzen. So blieb am 16. Dezember 1846 bei der Eröffnungsfahrt von Dresden nach Löbau der Zug mit den Dresdener und Bautzener Behörden und der Musikkapelle in dem tiefen Bahneinschnitte unfern Rabitz im Schnee stecken, während auf dem festlich geschmückten Löbauer Bahnhofs die Ratsherren, das Komitee und die Kommunalgarde sehnsüchtig, aber vergeblich den ersten Zug erwarteten. Obgleich die Rabitzer Bauern mit Schaufeln zur Hilfeleistung herbeigekommen waren, blieb den hohen Festgästen doch nur übrig, zu Fuß durch den tiefen Schnee nach Bautzen zurückzuwandern, wo sie sich in jammervollem Zustande auf dem Bahnhofs endlich wieder zusammenfanden.

Drei Spottbilder und ein Spottgedicht in der Blättersammlung des Stadtmuseums berichten davon<sup>4</sup>. Das eine trägt die Überschrift: Neuestes Eisenbahnsystem, auf Ersparnis der Kohlen gegründet; das andere: Festliche Eröffnung der S. S. Eisenbahn von Dresden nach Löbau mit Hindernissen; das dritte mit angefügten Versen: Schlacht bei Bautzen oder der Kampf mit den Elementen und Rückzug und Heimkehr der Festverbündeten und Dampf-Alliierten von der glorreichen Probefahrt nach Löbau am 16. Dezember 1846.

Das letztere erschien im Buchverlag von F. A. Reichel in Bautzen und bildet die beteiligten Personen lebenswahr ab. Viel belacht wurde auch ein bekannter Bautzener Bürger von den bei Abgang jedes Zuges zahlreich versammelten Zuschauern, der in einen nicht angehängten Wagen gestiegen war und bei Abgang des Zuges auf dem Bahnhof sitzen blieb. Das Bild trägt die Überschrift: Gelegenheit nach Seitschen.

Die Bahn Dresden - Görlitz wies von Jahr zu Jahr einen sich steigenden Ertrag aus Personen-, Güter- und Postbeförderung auf und rechtfertigte alle Erwartungen. Deshalb genehmigte auch der Landtag 1850/51 den von der „Generalversammlung“ der Sächs.-Schles. Eisenbahngesellschaft gestellten Antrag, die Bahn Dresden - Görlitz auf den Staat zu übernehmen. Am 31. Januar 1851 ging die Bahn an den Staat über. Die Aktien wurden in 4 v.H.-Staatspapiere umgewandelt und sollten von 1855 an mit 1 v.H. getilgt werden. In den folgenden Jahren bis zum Jahre 1861 baute der Staat die Strecke Dresden - Görlitz zweigleisig aus.

Die Bahn **Löbau - Herrnhut - Zittau** aber erwies sich von Anfang an als ein Schmerzenskind, weil sie die großen Industrieorte Ebersbach, Gersdorf, Eibau, Seiffenhennersdorf, Leutersdorf, Hainewalde, Großschönau abseits liegen ließ, die mit Löbau und Zittau weiterhin so verkehren mußten, als ob es die Bahn Löbau - Zittau gar nicht gäbe. Zur Belebung dieser Strecke sollte die Bahn **Zittau - Reichenberg i. B.** dienen. Eine sächsische Gesellschaft erhielt von der österreichischen Regierung am 23. April 1853 die Genehmigung zum Bau dieser Strecke; am 1. Dezember 1859 wurde sie in Betrieb genommen und mit der Bahn Löbau - Herrnhut - Zittau zu einem Ganzen verbunden,

---

<sup>4</sup> R 9563, 9557, 9523, 9564, 9555, außerdem 9544, 9554.

arbeitete aber bis zum Jahre 1877 mit einem Fehlbetrage. Dann ging sie wie die andern sächsischen Privatbahnen an den Staat über.

Im Jahre 1855 trat eine Planung zu Tage, die für Bautzen von der weittragendsten Bedeutung hätte sein müssen, wenn sie ausgeführt worden wäre.

In Cottbus hatte sich ein Ausschuß unter Vorsitz der Herren Spitzner und Wilke gebildet für den Bau einer Eisenbahnverbindung von **Fürstenwalde über Cottbus nach Bautzen** zum Zwecke der Herstellung einer Verbindung zwischen Berlin und Wien und einer Fortsetzung der Ostbahn nach Südens<sup>5</sup>.

Am 28. April 1855 überreichte der Ausschuß dem Kgl. Pr. Ministerium für Handel und Gewerbe und öffentliche Arbeiten eine darauf bezügliche Denkschrift. In dieser Denkschrift wurde darauf hingewiesen, daß der Verkehr aus dem Orient nach Europa durch die geplante Bahn Genua - Holland um Deutschland herumgeführt zu werden drohe, und daß nur eine möglichst gerade Eisenbahnlinie von Berlin nach Wien und weiter die Donau abwärts imstande sei, den Verkehr durch Deutschland zu leiten, ganz abgesehen von der Wichtigkeit einer kurzen Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten selbst. Es wurde ferner betont, daß es für die Niederlausitz eine Lebensfrage sei, daß die uralte Verbindung über Cottbus und Spremberg nach Bautzen wiederhergestellt werde.

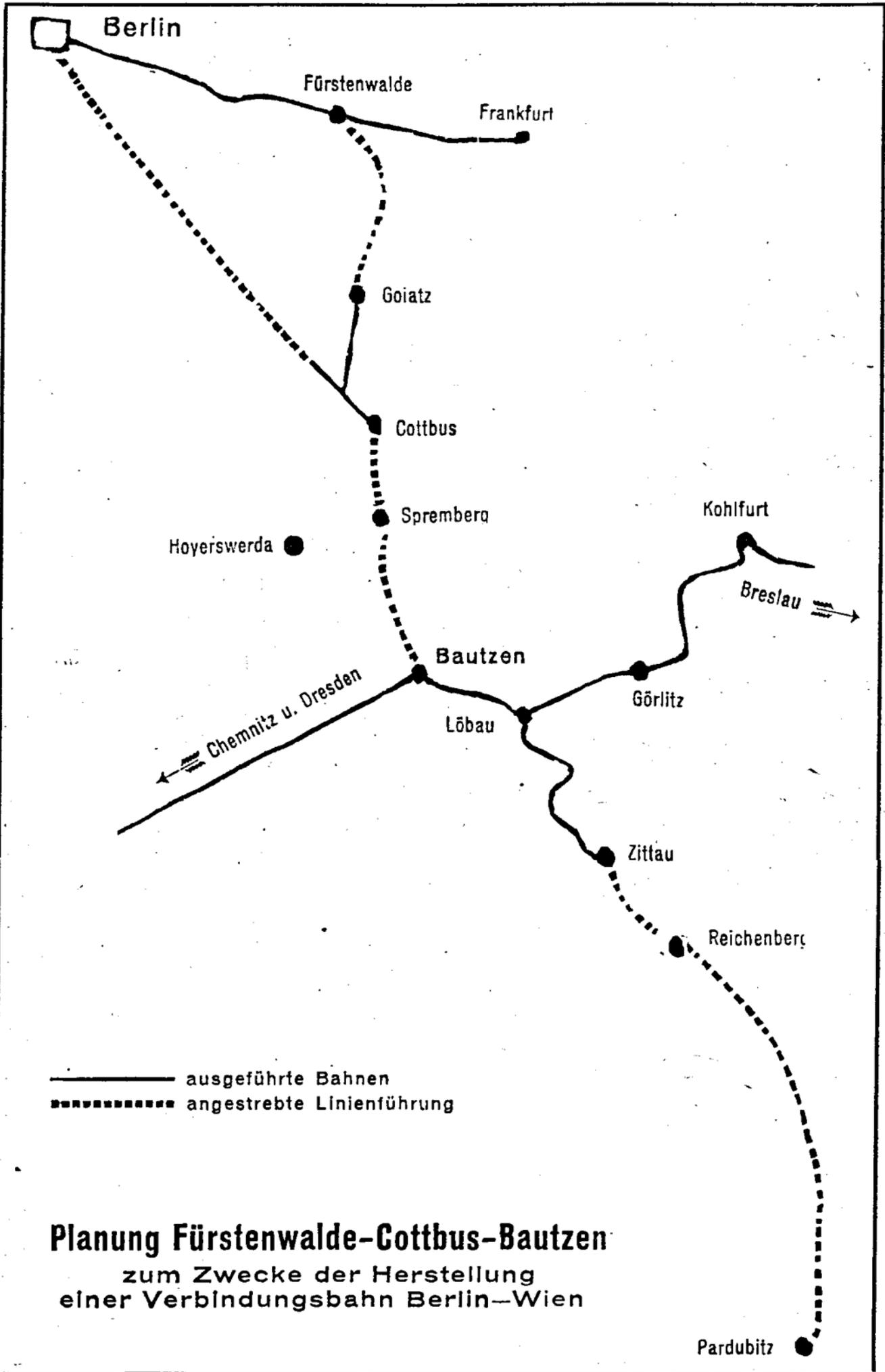
Vorgeschlagen wurde, die folgenden bereits vorhandenen Bahnstrecken zu benutzen: die 1855 bereits gebaute Strecke **Berlin - Frankfurt a.O. bis Fürstenwalde**, ferner die Bahn **Cottbus - Goyatz** am Schwielochsee, von wo aus eine schiffbare Wasserverbindung mit Berlin, Hamburg und Stettin schon lange bestehe, und endlich die Bahn Bautzen - Löbau - Zittau. Es würden dann mit Österreich Verhandlungen zu pflegen sein, daß die Bahn über Reichenberg i.B., Turnau, Josephstadt, Pardubitz, Brünn, Wien weitergeführt werde.

Neu zu bauen sei nur die 5 ½ preuß. Meilen lange Strecke **Fürstenwalde - Goyatz** und die ungefähr 20 preuß. Meilen lange Strecke **Cottbus - Bautzen**. Geländeschwierigkeiten seien nirgends vorhanden, große Kunstbauten nicht erforderlich, wenn die Eisenbahnlinie von Cottbus über Spremberg, über die Ortsfluren von Hoyerswerda, Mortke, Johnsorf, Luppä, Teichnitz geführt werde, und wenn sie westlich der Eisenbahnbrücke bei Bautzen in die Linie Dresden - Görlitz einmünde. Durch diese Bahnverbindung werde der Weg von Berlin nach Wien um 13 Meilen, der von Hamburg nach Wien um 13 ½ Meilen, der Weg über Dresden nach Wien um 6 Meilen, von Stettin nach Wien um 13 Meilen abgekürzt werden. Die Baukosten würden 4 Mill. Taler nicht überschreiten.

Und was war die Folge dieses gewiß beachtlichen Vorschlages? Preußen baute die Verbindungsbahn zwischen Berlin und Wien ganz auf preußischem Grund und Boden, nämlich: **Berlin - Cottbus - Spremberg - Görlitz** durch ganz Schlesien bis Oderberg an der österreichischen Grenze. Aber **Spremberg - Bautzen** blieb unausgeführt, obwohl dieser Weg viel kürzer und viel billiger herzustellen gewesen wäre als durch das gebirgige Schlesien. Es war dies das erstemal, daß Preußen den Handelsverkehr von Sachsen wegleitete und dadurch Sachsen, besonders aber die Lausitz, kaltzustellen suchte. Wir werden sehen, wie Preußen dies auch weiterhin tat.

---

<sup>5</sup> Bibliothek der Industrie und Handelskammer der Niederlausitz in Cottbus 530/14. II.



In der sächsischen Oberlausitz hatte man wohl die Bedeutung der Bahn Berlin - Spremberg - Bautzen nicht recht erkannt; denn es wird nirgends berichtet, daß jemand sich dafür eingesetzt hätte.

Nach 15 Jahren, 1868 - 1870, gewann der Gedanke, Berlin und Wien, die Ostsee und die Donau auf dem geraden, über Bautzen führenden Wege durch eine Hauptbahn zu verbinden, noch einmal Gestalt. Vor mir liegt eine Karte, in der diese Eisenbahn eingezeichnet ist. Sie wurde in der lithographischen Anstalt von C. Heinrich in Dresden gedruckt. Merkwürdigerweise ist diese Karte selbst in der Reichsbahndirektion in Dresden nicht bekannt. Ich kann auch nicht sagen, wer diese Planung entworfen und vertreten hat. Jedenfalls wurde sie unterdrückt, weil sie, wie wir sehen werden, den Zielen der maßgebenden Kreise in Preußen und Sachsen entgegenstand.

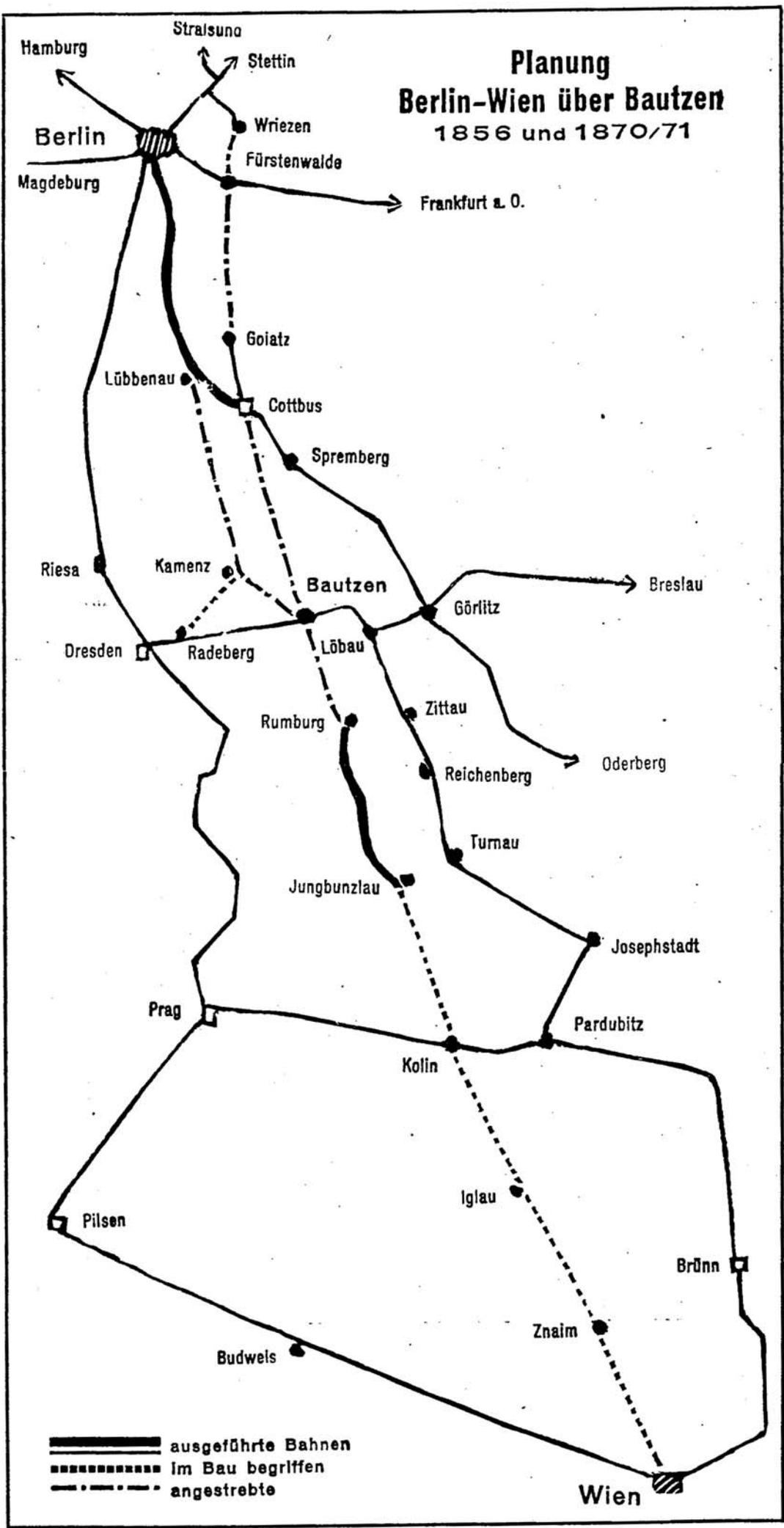
Sehen wir uns diese Karte einmal genauer an! In Preußen sind 1860-70 Hamburg, Stettin und Stralsund, ebenso Cottbus, Spremberg, Görlitz, Breslau mit Berlin durch Eisenbahnen verbunden; in Sachsen Bautzen - Löbau - Zittau mit Dresden; in Böhmen führt eine Bahn von **Rumburg über Kreibitz nach Jungbunzlau** und über Reichenberg, Turnau, Pardubitz, Brünn nach Wien. Im Bau begriffen sind die Bahnen **Radeberg - Kamenz**, in Österreich die Bahn Jungbunzlau - Kolin - Iglau - Znaim - Wien.

Neu zu bauen ist lediglich die Strecke **Spremberg - Bautzen - Rumburg**, in Luftlinie 70 Kilometer, ohne irgendwelche bautechnischen Schwierigkeiten, dann ist der gerade Weg von der Ostsee zur Donau geschlossen. Bautzen liegt dann genau in der Mitte zwischen Stralsund und Wien, von Berlin ungefähr 160 Kilometer, von Wien 360 Kilometer entfernt. Von Spremberg aus sollte der Schienenweg über die Fluren von Burghammer, Weißkollm, Lohsa, Königswartha, Radibor, Teichnitz und südlich von Bautzen über Hainitz, Schirgiswalde, Sohland, Schluckenau nach Rumburg geführt werden. Der Bau dieser kurzen Strecke durch das ebene Gelände im Norden und durch die flachen Täler im Süden hätte keine nennenswerten Kosten verursacht.

Zur selben Zeit bestand auch ein zweiter Entwurf, die Verbindungsbahn zwischen Berlin und Wien so zu führen: Berlin, Lübbenau, Senftenberg, Bernsdorf, Kamenz, Kloster Marienstern, Bautzen, Schluckenau, Rumburg, Jungbunzlau, Kolin, Wien. Die Fahrstrecke war um 10,6 Meilen kürzer als die über Spremberg - Cottbus berechnet. Für die Bahn über Spremberg - Cottbus setzten sich besonders die Gemeinden Sohland, Schirgiswalde, Cunewalde, Weigsdorf, Crostau, Callenberg, Kirschau, Großpostwitz ein; auch in Bautzen hatte sich ein Ausschuß gebildet.

Die Böhmisches Nordbahngesellschaft hatte von der k.k. österreichischen Staatsregierung das Recht zur Erbauung der Strecke **Rumburg - Bautzen - Cottbus** und der Strecke **Schluckenau - Wölmsdorf** erhalten. Sie wollte diese Bahnen mit eigenen Mitteln bauen. Die sächsische Staatsregierung - Finanzminister Friesen - erteilte auch unter dem 30. Januar 1872 die Genehmigung dazu, stellte aber die Bedingung, daß die böhmische Nordbahngesellschaft gleichzeitig die Bahn Wölmsdorf - Sebnitz - Schandau aus ihren Mitteln ausführe. Darauf ging jedoch die Nordbahngesellschaft nicht ein. Ein Gesuch der genannten lausitzischen Gemeinden vom 24. Februar an die sächsische Ständekammer, von dieser Erschwerung Abstand zu nehmen, fand kein Gehör, und die Strecke Rumburg - Bautzen - Cottbus wurde nicht gebaut.

# Planung Berlin-Wien über Bautzen 1856 und 1870/71



 ausgeführte Bahnen  
 im Bau begriffen  
 angestrebte

Die große Mißstimmung über die Vernachlässigung der Belange der mittleren Lausitz durch die Staatsregierung fand in den Tageszeitungen damals beredten Ausdruck. So schrieb die „Constitutionelle Zeitung“ (1872 Nr. 47): „Das Ministerium macht unter dem Scheine der Willigkeit die Ausführung eines der solidesten, für die Lausitz und den Welthandel ganz besonders wichtigen Unternehmens unmöglich. Wir lassen uns nicht täuschen und fühlen recht wohl, warum das Ministerium die Genehmigung zum Bau der Linie **Rumburg - Bautzen - Cottbus** beharrlich verweigert - einzig und allein, um seinem Schoßkinde, der vom Staate angekauften Eisenbahn **Löbau - Zittau** keine Konkurrenz zu schaffen.“

Die „Dresdner Nachrichten“ schrieben (1872 Nr. 52): „Handelt die Staatsregierung gerecht, wenn sie z. B. das Erzgebirge mit Bahnen überschüttet, während sie eines der solidesten Privatunternehmen, zu dem der Staat gar nichts zu geben braucht und von welchem die Existenz von Tausenden abhängig ist, den loyalen getreuen Lausitzern hartnäckig zu vereiteln sich bemüht?“

Selbst die Berliner Börsenzeitung (Nr. 603 und 609) verurteilt in schärfster Weise die Nichtachtung der Belange der sächsischen mittleren Lausitz durch die eigene Regierung.

Für Bautzen hätte jede der beiden Bahnverbindungen, ob über Spremberg oder über Kamenz - Lübbenau von weittragender Bedeutung sein müssen. Bautzen wäre der Kreuzungspunkt der Bahnlinien Leipzig - Breslau und Berlin - Wien geworden. Es würde zu einer Hauptverkehrs- und Umschlagstelle geworden sein, Fabriken und Handelsgeschäfte würden die Vorzüge der Verkehrslage ausgenutzt haben, und die Stadt hätte unter der Gunst der Wirtschaftslage zur Zeit des deutschen Kaiserreiches sich vielleicht zu einer Großstadt wie Chemnitz entwickeln können, wurde doch in dieser Zeit der Stadtverwaltung zweimal das Anerbieten gemacht, die Hartmannsche Lokomotivfabrik von Chemnitz hierher zu verlegen.

Warum wurde dieses kurze Schlüsselstück dieser wichtigen Bahnverbindung nicht gebaut? Dem damaligen Bürgermeister Löhr in Bautzen (1858 - 1890) sowie der Bürgerschaft scheint an einer solchen Entwicklung der Stadt nicht viel gelegen zu haben, denn in den Ratsakten wird, soviel mir bekannt, auf diese Bahnverbindung nirgends eingegangen. Bautzen sollte die saubere, geruhige, mittlere Beamtenstadt bleiben, ohne Zuzug fremder Bevölkerungsteile. Jetzt, in der Zeit des wirtschaftlichen Niederganges, der allerdings nicht vorauszusehen war, ist man vielleicht für die damalige Einstellung dankbar, aber in der Zeit des wirtschaftlichen Aufschwunges sah man doch ein, daß man eine große Gelegenheit verpaßt hatte, und suchte mit kleinen Mitteln nachzuholen, was man damals versäumt hatte.

Ein weiterer Grund dafür, daß diese Bahn nicht gebaut wurde, war der, daß Dresden den Verkehr aus der Niederlausitz an sich zu ziehen suchte. Dies sieht man aus der Denkschrift: „Eisenbahnprojekt einer Verbindung der preußischen Lausitz mit dem Königreich Sachsen in direkter Verbindung zwischen Berlin und Dresden“, gedruckt bei Schneider, Fürstenwalde 1869.<sup>6</sup>

Es wird darin der Bau einer Eisenbahnstrecke vorgeschlagen, die die Linie Berlin - Röderan - Dresden um 2,7 Meilen abkürzt, dann aber auch der Bau der Linie **Radeberg - Pulsnitz - Kamenz - Senftenberg - Calau - Lübbenau**.

Letztere Linie wurde im Mai 1868 zu bauen begonnen, 1871 bis Kamenz, 1872 bis Straßgräbchen, und 1874 wurde sie von der preußischen Regierung nach Hohenbocka, Lübbenau, Cottbus weitergeführt. Für unsere Schwesterstadt Kamenz war diese

---

<sup>6</sup> Stadtbücherei V b 66

Bahnverbindung eine Lebensfrage. War Kamenz schon dadurch schwer geschädigt worden, daß fast der gesamte Fracht- und Personenverkehr von der Hohen Straße auf die 1822 neu erbaute Staatsstraße Dresden - Bischofswerda - Bautzen überging, so verfiel fast der gesamte Handel und das sonst blühende Gewerbe der Stadt der Verödung, als 1846 die Eisenbahn Dresden - Bautzen in weiter Entfernung an Kamenz vorbeigeführt wurde.

In immer dringender werdenden Gesuchen in den Jahren 1860 bis 1865 wandten sich der Stadtrat und der landwirtschaftliche Verein von Kamenz an die Landstände und die Staatsregierung um Herstellung einer Bahnverbindung mit der sächsisch-schlesischen Linie und einen Anschluß nach Spremberg.

Eine Aktiengesellschaft für die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Radeberg und Kamenz wurde am 12. März 1862 gegründet, aber die Ständekammern lehnten die Genehmigung ab, obgleich der Landesälteste von Thielau die Genehmigung befürwortet und eine Übernahme von 60 - 70 000 Talern in Stammaktien durch die Landstände zugesagt hatte. (Landständisches Archiv T. XII 18.) Erst als 1868 Preußen mit dem Bau der Strecke **Senftenberg - Calau - Lübbenau** begann, begann auch Sachsen, die Strecke **Radeberg - Pulsnitz** aus Staatsmitteln zu bauen. Durch die Bahn aber wurde der Nord-Süd-Verkehr von der sächsischen Oberlausitz nach Dresden abgelenkt.

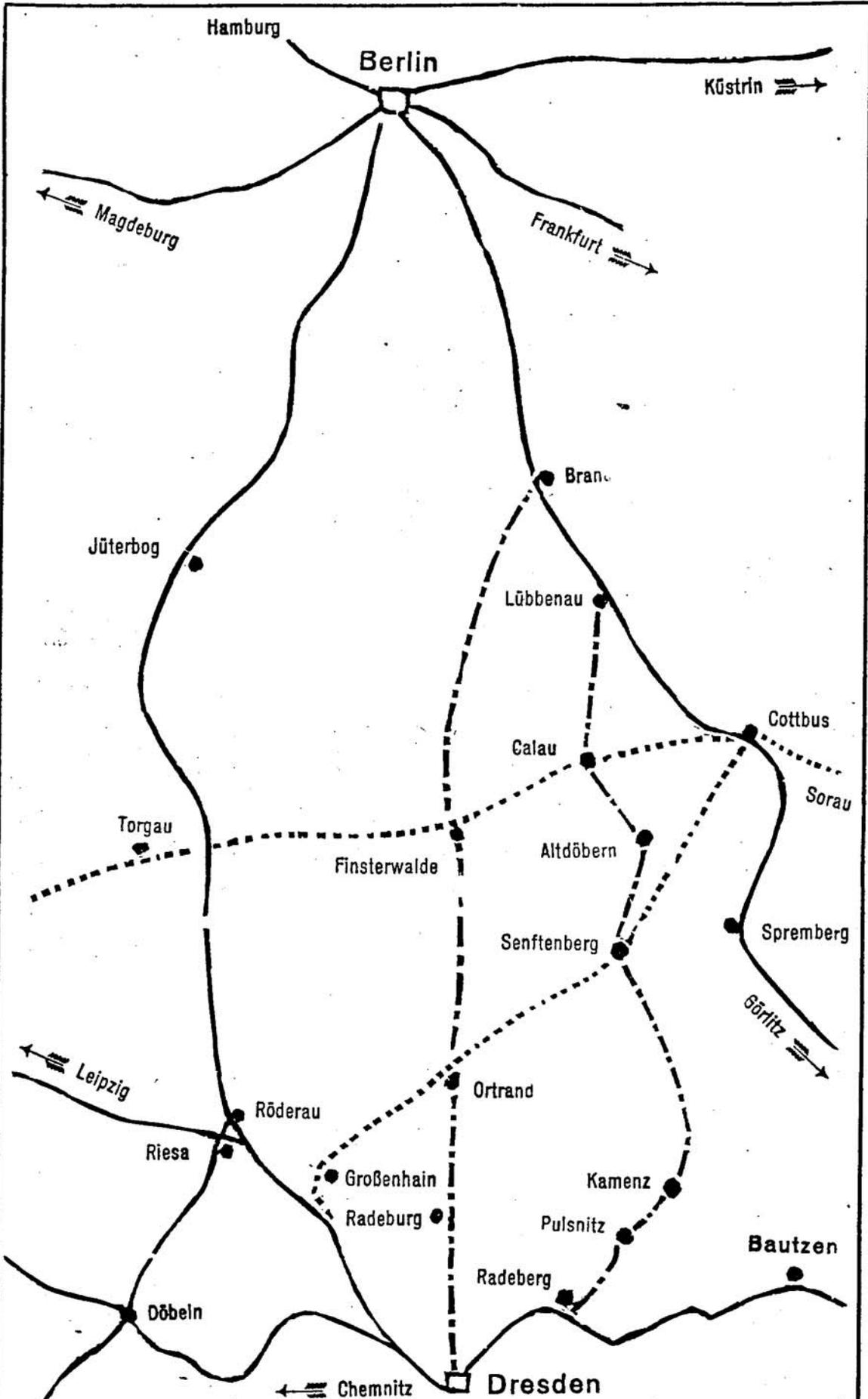
Der dritte Grund war, daß sich die Handels- und Gewerbekammer, die in Zittau und nicht in Bautzen ihren Sitz hat, mit großer Wärme und Entschiedenheit für den Bau der Linie **Löbau - Weißwasser** als Fortsetzung der Bahn Wien - Pardubitz - Reichenberg - Zittau - Löbau bei der sächsischen Staatsregierung verwendete. Die Handelskammer stützte sich auf eine Schrift des Hauptmanns a. D. Amtrats Krüger in Wittenberg, der 1853 den Verkehr zwischen Berlin und Wien durch Löbau - Zittau zu lenken vorgeschlagen hatte, ferner wies sie darauf hin, daß die nicht einträgliche Staatsbahn **Reichenberg - Zittau - Löbau** durch die Weiterführung bis Weißwasser einer besseren Verzinsung zugeführt werden könnte, daß die von allem Verkehr abgesetzte Landstadt Weißenberg dringend einen Bahnanschluß nötig habe, daß die Bahn Bautzen - Cottbus als Parallelbahn zu Radeberg - Kamenz - Senftenberg - Lübbenau und Löbau - Weißwasser von geringer Bedeutung sei, und erreichte dadurch daß die sächsischen Ständekammern am 28. Mai 1868 beschlossen, die Bahn **Löbau - Weißenberg - Landesgrenze** auf Staatskosten zu bauen. Finde sich keine Gesellschaft bereit, die Bahn bis Weißwasser fortzuführen, wolle der sächsische Staat auch diese Strecke bauen.

Im Jahre 1872 erbot sich eine preußische Gesellschaft, die ganze Strecke **Löbau - Weißwasser** auszuführen. Der sächsische Staat trat darauf von seinem Beschlusse zurück und erteilte diesen die Genehmigung zum Bahnbau. Es zeigte sich bei näherer Prüfung aber, daß der preußischen Gesellschaft die nötigen Geldmittel fehlten. Der Bahnbau unterblieb deshalb. Im Jahre 1873 ermächtigten die sächsischen Ständekammern die Staatsregierung aufs neue, eine Baugenehmigung zu erteilen, wenn die Bahn von Weißwasser bis Guben weitergeführt werde. Der preußische Staat gab auch seine Genehmigung dazu, wenn der Bau Löbau - Weißwasser gesichert sei. Unterdessen aber hatte der preußische Staat die Linie **Görlitz - Nikrisch - Zittau** gebaut, den Verkehr von Sachsen abgeleitet und damit der sächsischen Regierung den Wind aus den Segeln genommen.<sup>7</sup>

Weitere Einzelheiten, besonders bezüglich der Vorverhandlungen zwischen Österreich, Sachsen und Preußen über die Verbindungsbahn **Reichenbach - Zittau - Görlitz** und

---

<sup>7</sup> Bericht der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau 1871 bis 1876, S. 456 - 464



- ausgeführte Bahnen
- im Bau begriffen
- ..... angestrebt

**Planung Lübbenau-Kamenz-Radeberg-Dresden (1869)**

auch zwischen Sachsen und Preußen über die sächsisch-schlesische Bahn, bringt die soeben in den Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Museumsvereins, Nr. 14, Zittau 1932, Druckerei der Zittauer Nachrichten, erschienene Doktorarbeit von Werner Beyer in Dresden: Das Verkehrswesen der sächsischen Oberlausitz in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Wer also noch weitere Aufschlüsse wünscht, sei auf diese Arbeit hingewiesen.

Ging schon das Bestreben Preußens, die Hauptlinien der Eisenbahn möglichst auf preußischem Gebiet zu führen, daraus hervor, daß Preußen 1871 die Bahn Halle - Eilenburg - Cottbus - Sorau - Sagan - Liegnitz baute, und 1873 in beschleunigter Weise die Strecke **Görlitz - Nikrisch - Zittau** unmittelbar an Sachsens Ostgrenze entlang führte, so wurde die Absicht Preußens, die Nordlausitz von jedem Durchgangsverkehr abzuschneiden, erst recht klar, als Preußen 1874 die Umgebungsbahn **Kohlfurt - Horka - Hoyerswerda - Elsterwerda - Falkenberg** in größter Nähe der Nordgrenze der Lausitz entlang zur Ausführung brachte. Wie Polypenarme umschnüren diese Schienenstränge im Norden und Osten die Lausitz und suchen ihr den Lebensnerv zu unterbinden. Viele sahen damals in diesem Verhalten Preußens die Vergeltung dafür, daß das reiche Sachsen im Jahre 1866 nicht in Preußen aufgegangen war. Auch heute noch scheint Preußen in wirtschaftlicher Beziehung Sachsen als feindliches Ausland anzusehen, da es seinen Hauptverkehr an Leipzig vorbei nach Halle lenkt und sächsische Geschäftsunternehmungen möglichst nach Preußen zu verlegen sucht. Dies waren also die Gründe, weshalb das Schlüsselstück Spremberg - Bautzen - Rumburg in der Linie Berlin - Wien nicht gebaut wurde.

Viel erfolgreicher war die Südlausitz mit ihren Bahnentwürfen, und hier darf sich die Handels- und Gewerbekammer in Zittau mit Recht das Verdienst zumessen, den Verkehr dorthin gelenkt zu haben.

Im August 1856 erschien im Verlage von Fr. Oldecops Erben in Neugersdorf eine Schrift: „Sachsens Interessen an einer Bahn von Zittau direkt an die Elbe.“<sup>8</sup> Sie nimmt Bezug auf die um dieselbe Zeit in Rumburg erschienene Denkschrift: „Die Reichenberg-Pardubitzer Eisenbahn in ihrer Verlängerung an die Elbe.“ Die Bahn war also gedacht: **Zittau - Großschönau - Warnsdorf - Seifhennersdorf - Leutersdorf - Eibau**, von Eibau über Ebersbach Anschluß an die Bahn Zittau - Löbau, von Eibau dann weiter über Neugersdorf - Georgswalde - Rumburg - Nieder- und Ober-Ehrenberg - Schluckenau - Königswalde - Kunnersdorf - Kaiserswalde - Schönau - Wölmsdorf - Nieder-Einsiedel - Sebnitz und nun längs des Sebnitzbaches nach Wendischfähre an der Elbe. Die Denkschrift weist besonders darauf hin, daß jetzt noch fast alle wichtigen Industrieorte der Südlausitz mit Zittau und Löbau so verkehren müßten, als ob eine Bahn Zittau - Löbau gar nicht vorhanden sei, also mittels Post- und Frachtwagen. Der Bahnbau entsprach hier einem unbestreitbaren Lebensbedürfnis und verhiess auch eine entsprechende Verzinsung des Anlagekapitals. Die I. und II. sächsische Ständekammer genehmigte deshalb den Bau aus Staatsmitteln mit der Maßgabe, daß er möglichst auf sächsischem Grund und Boden ausgeführt werde. Der neue Entwurf wurde 1863/64 der Ständekammer eingereicht. Am 2. Januar 1868 wurde die Bahn **Zittau - Großschönau**, am 15. August 1871 **Großschönau - Warnsdorf**, am 1. November 1873 **Löbau - Ebersbach**, am 1. November 1874 **Seifhennersdorf - Ebersbach**, am 1. Mai 1875 **Ebersbach - Sohland** und am 15. September 1876 **Warnsdorf - Seifhennersdorf** für den Betrieb eröffnet.

---

<sup>8</sup> Stadtbücherei V b 72

Darüber, wie die Bahn von Sohland aus weitergeführt werden solle, gingen die Meinungen auseinander. Am 17. Februar 1868 hatte die II. sächsische Ständekammer beschlossen, die Bahn über **Schirgiswalde - Wilthen - Neukirch** weiterzuführen<sup>9</sup> und in ihrer 66. Sitzung der Tagung 1869/70 genehmigte die Kammer die Eisenbahn von Sohland a.d.Spr. nach der Elbe bei Pirna und eine Zweigbahn von **Sohland über Neustadt nach Stolpen - Dürrröhrsdorf** zum Anschlusse an die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1871 richtete das „Südlausitzer Eisenbahnkomitee“, Friedensrichter Carl Richter in Wehrsdorf und Genossen, an die Ständekammer das Gesuch, die Südlausitzer Bahn über Wehrsdorf - Steinigtwolmsdorf nach Neukirch zu führen.

Sie begründeten ihre Eingabe mit der großen wirtschaftlichen Bedeutung der durch diese Bahn berührten sächsischen Dörfer, dem Anschluß der böhmischen Absatzgebiete von Hilgersdorf, Hainspach und Lobenbau und der um 12 000 Fuß geringeren Länge der Strecke. Schirgiswalde und Kirschau würden schon durch die geplante Bahn von Schluckenau nach Bautzen berührt werden, Wilthen und Tautewalde hätten keine nennenswerte Industrie aufzuweisen.

Die II. Ständekammer genehmigte das Gesuch,<sup>10</sup> aber die Staatsregierung lehnte die Planung mit der Begründung ab, daß die Steigungsverhältnisse Sohland - Steinigtwolmsdorf den Betriebsaufwand gegenüber der Richtung über Schirgiswalde in erheblicher Weise steigern werde.

Am 1. September 1877 wurde die Bahn **Sohland - Wilthen - Neustadt - Dürrröhrsdorf** in Betrieb genommen. Dadurch war gleichzeitig der Anschluß an die Elbe bei Pirna und an die Sächsisch - Schlesische Staatsbahn bei Arnsdorf erreicht worden; denn vom 15. Oktober 1875 an verkehrten schon die Züge von **Pirna nach Arnsdorf** und von da weiter nach Kamenz. Das Anschlußstück der Kamener Bahn nach Radeberg wurde außer Betrieb gesetzt. Man sieht den unbenutzten Bahnkörper noch heute zwischen den Bahnhöfen Arnsdorf und Radeberg, wenn man nach Dresden fährt.

Im Juli 1874 begann die sächsische Regierung den Bau der Bahn **Bautzen - Wilthen und Neustadt - Sebnitz - Schandau**. Er erforderte einen Aufwand von 15 450 000 Mark infolge des schwierigen Geländes längs des Sebnitzbaches - sechs Tunnel und 26 Brücken -, der Eisenbahnbrücke bei Sebnitz und der Elbbrücke bei Wendischfähre.

Dazu kamen die Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe zu Bautzen. Hier wurde ein zweiter Bahnsteig angelegt, das Bahnhofsgebäude durch einen östlichen und westlichen Anbau bedeutend erweitert, der Güterschuppen nach Süden verlegt, dem Güterbahnhof eine Zufahrt von der Neusalzaer Straße gegeben und die Gleisanlage bedeutend vermehrt.

Am 1. September 1877, früh 6.15 Uhr, ging der erste Zug nach Schandau ab, und um 9 Uhr vormittags dampfte die Lokomotive „Wittekind“ mit dem ersten Zuge von Schandau durch die von dem Stadtrat errichtete Ehrenpforte in den Bautzener Bahnhof.

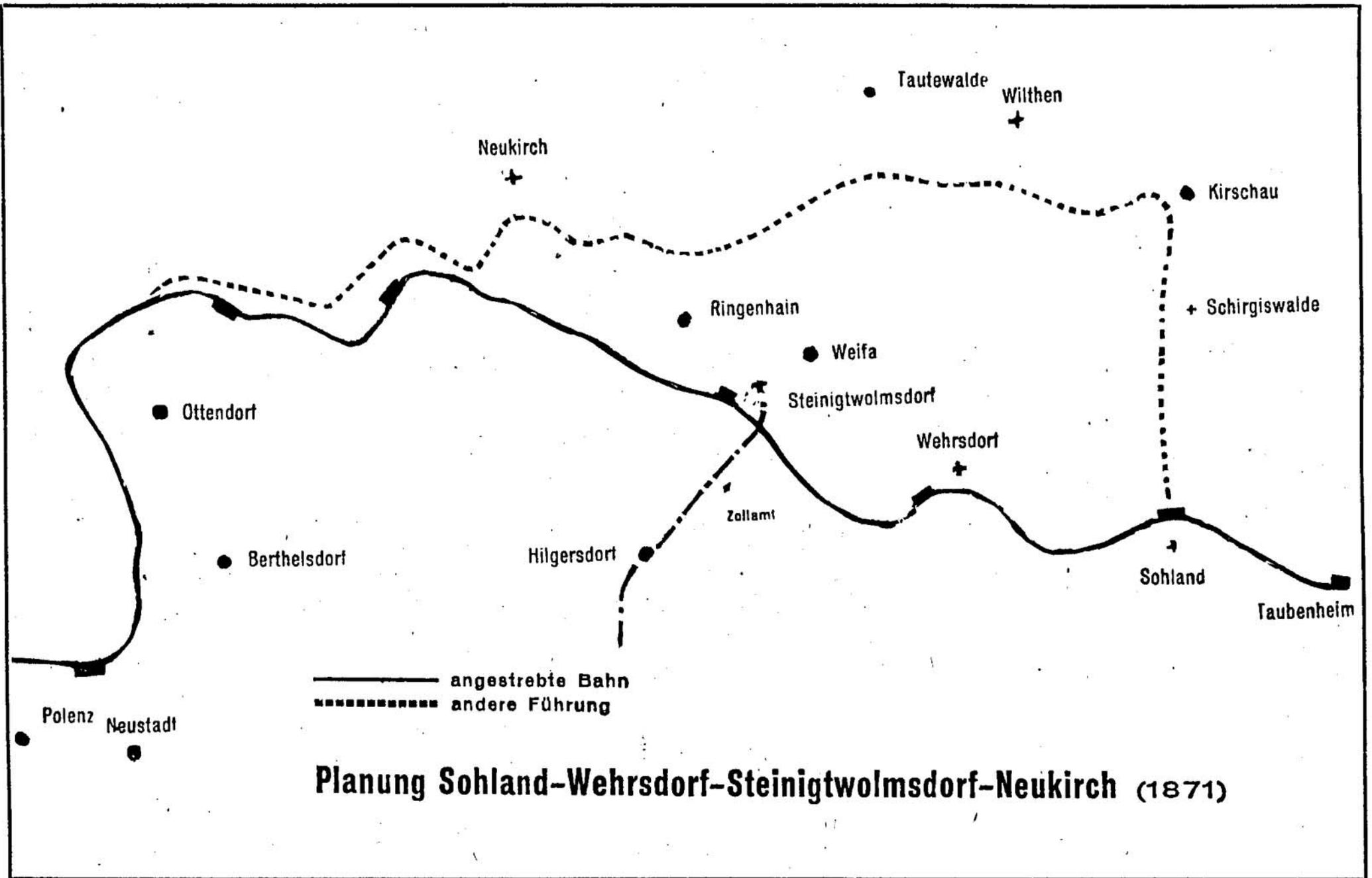
Das Jahr 1877 hat uns also eine Reihe wichtiger Eisenbahnverbindungen gebracht. In den folgenden Jahren erfuhr das Eisenbahnnetz der Südlausitz einen weiteren, den Bedürfnissen entsprechenden Ausbau, für dessen Ausführung sich jederzeit die Handels- und Gewerbekammer Zittau tatkräftig einsetzte.

Am 15. August 1879 wurde die Linie **Neukirch - Bischofswerda**, am 15. Oktober 1879 die Strecke **Eibau - Oberoderwitz** eröffnet, am 11. November 1884 die Schmalspurbahn **Zittau - Reichenau - Markersdorf**, am 15. September 1890 die

---

<sup>9</sup> Landtags-Mittl. d. 11. K. von 1868, S. 3156 - 57

<sup>10</sup> Mittl. d. II. K. von 1869/70. S. 2247 u. 2256



Vollspurbahn **Großpostwitz - Cunewalde**, die 1928 bis Löbau weitergeführt wurde, am 25. November 1890 **Zittau - Oybin - Jonsdorf**, am 31. Oktober 1892 die Schmalspurbahn **Taubenheim - Dürrhennersdorf**, am 1. Dezember 1893 **Herrnhut - Bernstadt**.

Dies war möglich, da die Staatskasse über reichliche Geldmittel verfügte und sich das Privatkapital am Bahnbau gern beteiligte, weil die Eisenbahnen sich durchschnittlich gut verzinsten. Den höchsten Überschuß wies der Eisenbahnhaushalt im Jahre 1896 mit 36 692 822 Mark auf, was einer Verzinsung von 5,7 v.H. entsprach.

Die Linie Dresden - Leipzig, für sich allein gerechnet, warf in diesem Jahre einen Gewinn von 250 v.H. ab<sup>11</sup>.

Wie aber stand es um den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Nordlausitz?

Wirft man einen Blick auf eine Eisenbahnkarte aus der Zeit bis 1890, so sieht man nördlich von Bautzen bis zur Landesgrenze, von Löbau angefangen bis hin nach Kamenz, einen einzigen weißen Fleck, ebenso, wie man auf Landkarten die unerforschten Gebiete der Erde darstellt. Keine einzige Bahnlinie durchzieht das weite Gebiet der sächsischen Nordlausitz. Der Reichs-Personenpostwagen [die „Postkutsche“, W.W.] bildete bis 1890 die einzige regelmäßige Fahrtverbindung von Königswartha nach Bautzen, bis 1895 von Weißenberg nach Löbau und nach Pommritz, alle anderen Orte besaßen überhaupt keine regelmäßige Verbindung mit ihrer Kreishauptstadt.

Und doch hatten es die Vertreter der Städte und Ortschaften, der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft an wohlbegründeten Eingaben an die sächsischen Ständekammern nicht fehlen lassen, hatten sich Gesellschaften zum Bau von Privatbahnen gebildet, hatten die Anlieger das zum Bahnbau benötigte Gelände unentgeltlich angeboten. Die wenigsten der zahlreichen Entwürfe wurden von der Ständekammer „zur Kenntnis genommen“, kaum einer der Staatsregierung „zur Erwägung“ überwiesen, keiner aber ausgeführt.

Für die meisten Abgeordneten galt die Nordlausitz als ein „finsterer Winkel“, der kulturell mehr Polen und Rußland als Deutschland zuzurechnen sei.

Noch ehe Preußen die Umgehungsbahn **Kohlfurt - Horka - Falkenberg** baute, hatte nach den Akten der Reichsbahndirektion in Dresden (Rep. V B 11) im Jahre 1872 ein Ausschuß die Verbindung **Kohlfurt - Mücka - Kamenz - Königsbrück - Großenhain** vorgeschlagen, aber Preußen war schneller fertig, den Verkehr auf preußisches Gebiet zu verlegen. 1875 lag ein Entwurf **Cottbus - Landesgrenze** vor.

1876 bemühte sich die Handelskammer Zittau, wie wir bereits gesehen haben, um den Bau der Bahn **Löbau - Weißenberg - Weißwasser**, befürwortete auch **Bautzen - Hoyerswerda - Cottbus** und die Bahn **Bautzen - Kamenz**.

Aus dem Jahre 1884 stammen die Entwürfe **Bautzen - Göda - Kamenz - Großenhain** und **Löbau - Weißenberg - Gröditz - Baruth - Malschwitz - Niedergurig - Kleinwelka - Kamenz** (Rep. V B 11 Nr. 2), aus dem Jahre 1885 **Bautzen - Kamenz - Schwepnitz - Großenhain** mit Umgehung von Königsbrück, aus dem Jahre 1886 **Bautzen - Neschwitz - Rosental - Kamenz**, aus dem Jahre 1887 **Bautzen - Kleinwelka - Crostwitz - Panschwitz - Elstra und Pommritz - Weißenberg** (Rep. V B 11 Vol. 3), aus dem Jahre 1889 **Bautzen - Uhyst - Weißwasser** (Rep. V B 9).

---

<sup>11</sup> Bericht der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau von 1897, Stadtbücherei V. h.16a.

Im Jahre 1890 wurde die Strecke **Kamenz - Elstra** eröffnet; die Handels- und Gewerbekammer Zittau befürwortete vergeblich die Weiterführung der Bahn bis Bautzen (Jahresbericht 1889).

Auch die sehr erwünschte Verbindung Straßgräbchen - Schwepnitz - Königsbrück kam nicht zur Ausführung, ebensowenig die Nordostbahn Riesa - Großenhain - Königsbrück - Kamenz - Radibor, die 1906 von der Ständekammer der Staatsregierung „zur Erwägung“ überwiesen wurde. Im Jahre 1902 wurde die Bahn Kamenz - Elstra nach Bischofswerda weitergeführt, **Königsbrück - Schwepnitz** 1899 gebaut.

Kommen wir noch in Kürze auf den Entwurf **Bautzen - Uhyst - Weißwasser** zurück. Diese beantragte Bahnverbindung hielt die Haupttrichtung der uralten Handelsstraße von Frankfurt a. d. O. - Guben durch die Niederlausitz nach ihrer ehemaligen Hauptstadt Bautzen ein und entsprach einem dauernden Verkehrsbedürfnis.

Die erste Anregung zum Bau gab der Fabrikbesitzer E. Reuter in Halbendorf a.d. Spree, der sich am 22. Juni 1888 an den Bürgermeister Löhr, Bautzens<sup>12</sup> und an die Großgrundbesitzer und Industriellen der Nordostlausitz um Unterstützung der Planung mit dem Erfolg wandte, daß Graf Arnim in Muskau, Graf Einsiedel in Lippitsch, Fabrikbesitzer Schönburg in Margaretenhütte und andere alsbald zu einem Zweckverband zusammentraten, das am 21. Januar 1889 im Ratsaale zu Bautzen seine Gründungsversammlung abhielt. Stadtrat Eduard Weigang wurde seitens des Rates und Mühlenbesitzer Lehmann von den Stadtverordneten in den Vorstand gewählt. Durch unentgeltliche Überlassung des Geländes und Zusicherung von Geldbeträgen sollte der Bau gefördert werden. Die städtischen Behörden bewilligten 500 Mark zu den Vorarbeiten.

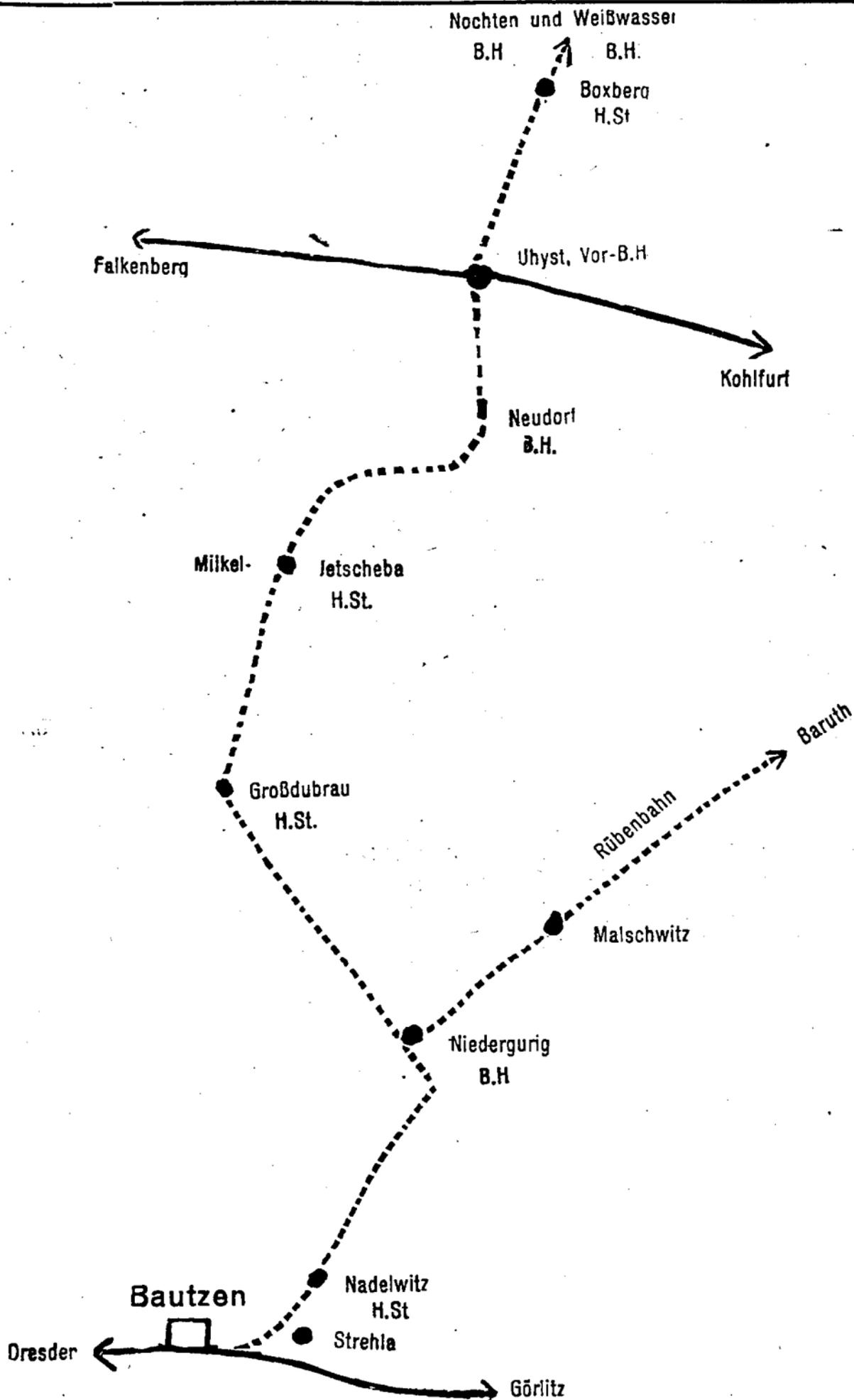
Die Bahnlinie war also gedacht: Bei Strehla Abzweigung von der schlesischen Bahn, Nadelwitz (Haltestelle), Niedergurig (Bahnhof), Dubrau-Margaretenhütte (Bahnhof), Milkel - Jetscheba (Haltestelle), Neudorf (Bahnhof), Uhyst (Vorbahnhof), Boxberg, Nochten, Weißwasser.

Die Kgl. Kreishauptmannschaft befragte die Handels- und Gewerbekammer zu Zittau um ihr Urteil, und diese befürwortete laut Bericht von 1889 S. 29 die Ausführung der Bahn, indem sie schrieb: „Die sächsische Staatsregierung hat mit der einzigen Ausnahme der Gegend nördlich von Bautzen überall ein dichtes Eisenbahnnetz geschaffen. Seit 40 Jahren schon ist eine Eisenbahn im Zuge der alten Haupthandelsstraße Hamburg - Stettin - Berlin - Wien durch Sachsen angestrebt worden, doch haben 1866 preußischerseits geltend gemachte, vor allem strategische Gründe die Bahn nicht zustande kommen lassen. Nachdem nunmehr eine völlige Abschnürung der Nordlausitz erfolgt ist, biete diese Bahn noch den besten erreichbaren Anschlußweg.“

Obwohl nicht nur Billigkeitsgründe geltend gemacht und eine genügende Verzinsung der Bahn nachgewiesen wurde, konnten sich die beiden sächsischen Ständekammern am 22. und 23. März 1892 zu nichts weiterem verstehen, als die Planung der Staatsregierung „zur Kenntnisnahme“ zu überweisen, was einer Ablehnung ziemlich nahe kam. Die Bahnverbindung Bautzen - Uhyst ist trotz späterer Bemühungen nicht zustande gekommen, weil andere Verbindungen angestrebt wurden, und wird wohl auch in jetziger Zeit, wo der Kraftwagen regelmäßig die Strecke befährt, nicht gebaut werden. Nun macht sich auch die Kraftwagenlinie kaum noch bezahlt, weil der Verkehr sich an andere Wege gewöhnt hat.

---

<sup>12</sup> Ratsakten I. I. A d N. 18.



**Planung Bautzen-Uhyst-Weißwasser (1889)**

Im November 1888 begann die Staatsregierung mit dem Bau der Strecke **Bautzen - Königswartha**, einer Vollspurbahn mit Kleinbahn-Betrieb, um den „örtlichen Verkehrsbedürfnissen“ einigermaßen zu genügen. Am 2. Dezember 1890 wurde die Linie eröffnet. Die beiden Maschinen „Cunewalde“ und „Halbendorf“, die den ersten Eisenbahnzug nach Königswartha führten und die auch künftig dem Verkehr auf dieser Strecke dienen sollten, hatte der Stadtrat mit Laubgewinden und dem Wappen der Stadt und des Landes schön schmücken lassen. Mit großer Freude wurde der erste Zug von allen Anwohnern begrüßt, und die Reichs-Personenpost trat am 2. Dezember 1890 von Königswartha aus schwarz beflort ihre letzte Fahrt auf der Landstraße nach Bautzen an.

Am 28. Juli 1898, als die Bahn Bautzen - Königswartha schon acht Jahre im Betrieb war, bildete sich ein „Syndikat von Interessenten für die zu erbauende elektrisch betriebene Kleinbahn **Königswartha - Hoyerswerda - Spremberg**“ mit einem Stammkapital von 50 000 Mark.<sup>13</sup> Den Vorsitz des Syndikat-Ausschusses übernahm für den sächsischen Teil der Stadtrat Eduard Weigang, für den preußischen Teil der Bürgermeister Wirt aus Spremberg und der Oberbürgermeister Werner von Cottbus. Zum Vorsitzenden des Bahnbau-Ausschusses wählte man den Vorstand des Technischen Vereins in Bautzen, den Baumeister Robert Scheibe, der dann auch in aufopfernder Weise mit Geschick und Tatkraft alle Schwierigkeiten überwand, die diesem Unternehmen von Preußen entgegengesetzt wurden. Bis zum 6. September 1898 waren von den Gesellschaftsmitgliedern 28 700 Mark einschließlich der 3000 Mark der Stadt Bautzen eingezahlt worden.

Sieben Jahre zogen sich die Verhandlungen mit der sächsischen Staatsregierung hin, die Bedenken trug, eine Privatbahn im Anschluß an eine Staatsbahn zu genehmigen, vor allem aber mit der preußischen Regierung.

In einer Eingabe an den Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg hatte der Bürgermeister Wirt von Spremberg unter anderem betont, daß die Bahn Cottbus - Spremberg - Hoyerswerda ein Glied in der seit 56 Jahren geplanten Verbindungsbahn Berlin - Wien zu werden verspreche. Darauf erhielt er unter dem 1. 12. 1897 den Bescheid, „daß bei dem Mangel eines allgemeinen Verkehrsbedürfnisses weder die Herstellung dieser Verbindung für Rechnung des Staates in Aussicht genommen, noch der Privat-Unternehmung überlassen werden könne“ (S. 17 und 35), und fünf Jahre später, „daß nach preußischem Gesetz von 1902 eine Bahn für Durchgangsverkehr überhaupt nicht gebaut werden dürfe, sondern nur Kleinbahnunternehmungen für die örtlichen Verkehrsbedürfnisse zugelassen würden“ (S. 43).

Daraufhin wurde der Bau nur einer „Kleinbahn“ betrieben. Besonders der Verwendung der Görlitzer Handels- und Gewerbekammer war es wohl zu verdanken, daß die preußische Regierung auf ein abermaliges Gesuch vom 14. Oktober 1901 dem Bau einer Kleinbahn in der beschriebenen Richtung nähertrat. Doch konnte man sich über den Anschluß der Bahn bis zum Jahre 1904 nicht einigen. Um jeden Durchgangsverkehr von vornherein unmöglich zu machen, sollte die Bahn nicht an das gewerbereiche Spremberg, sondern an das belanglose Petershain angeschlossen und nur eine Flügelbahn von Weidemühl nach Spremberg geführt werden. Die Kgl. Eisenbahndirektion Halle entwarf den künftigen Fahrplan in der Art, daß der Verkehr sich äußerst langsam vollzog und jeder unmittelbare Anschluß an eine Hauptlinie Dresden - Görlitz vermieden wurde.

Am 8. Dezember 1899 reichten Rat und Stadtverordnete von Bautzen ein Gesuch an die beiden sächsischen Ständekammern ein, die Bahn Königswartha - Landesgrenze auf

---

<sup>13</sup> Ratsakten I. I. A d N 17 Vol. II.

Staatskosten fortzuführen. Am 11. Januar 1904 erfolgte eine abermalige Eingabe des Syndikats an die sächsischen Ständekammern, nachträglich noch Mittel bereitzustellen, da Preußen bereits die Strecke **Hoyerswerda - Petershain** ausbaue.

Am 24. März 1905 schlossen die preußische und sächsische Regierung den Vertrag, daß jeder Staat die Bahn auf seinem Landesgebiet auf eigene Rechnung übernehme und als vollspurige Nebenbahn ausbaue.

Am 17. März 1906 genehmigte die I. Sächsische Ständekammer die Bahn, verlangte aber von den Beteiligten 16000 Mark Beitrag zu den Grunderwerbskosten, die alsbald auch von dem Syndikat bereitgestellt wurden. Nachdem die Bahnhöfe in Bautzen und Königswartha durch neue Bahnsteige erweitert worden waren, konnte endlich am 1. Oktober 1908 die neue Verbindungsstrecke **Königswartha - Wittichenau - Hoyerswerda - Petershain** dem Verkehr übergeben werden. In dankbarer Anerkennung der unverdrossenen Bemühungen des Baumeisters Robert Scheibe um das Zustandekommen der Bahn ernannten ihn die Bewohner von Wittichenau zu ihrem Ehrenbürger.

An der Eröffnungsfeier nahmen außer den Vertretern der staatlichen und Ortsbehörden und des Syndikats auch als österreichische Abordnung Bürgermeister Kindermann, Kaiserl. Rat Eisert und Bürgermeister-Stellvertreter Baumeister Kube aus Schluckenau teil.

Bei der Festtafel gab Bürgermeister Kindermann bekannt, daß nunmehr auch der Bau des noch fehlenden Verbindungsstückes Sohland - Schluckenau als Vervollständigung der Linie Berlin - Wien gesichert sei. Die Bahn **Sohland - Schluckenau**<sup>14</sup> war bereits durch die österreichische Regierung lt. Gesetz vom 17. Juli 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 79) sichergestellt worden.

Durch dieses Gesetz hatte sich die Böhmische Nordbahngesellschaft verpflichtet, die Verbindung Schluckenau - Sohland zu bauen, sobald mit der sächsischen Regierung ein diesbezüglicher Vertrag abgeschlossen sein werde. Die sächsische Regierung stellte damals, wie bereits ausgeführt wurde, das Verlangen, die Nordbahngesellschaft solle auch die Strecke **Wölmsdorf - Sebnitz - Schandau** auf ihre Kosten bauen. Da die Böhmische Nordbahngesellschaft aber fürchtete, daß die Kohlenbeförderung durch diese Verbindung von ihren Bahnstrecken abfließen könne, ließ sie auch den Plan, Schluckenau - Sohland zu bauen, fallen. So ruhte die Angelegenheit bis zum Jahre 1894.

In diesem Jahre fand eine vom Stadtrat Reiche beim Rat und den Stadtverordneten eingebrachte EntschlieÙung, daß man den Bau der Strecke Schluckenau - Cottbus nach Kräften fördern wolle, einstimmige Annahme. In Schluckenau bildete sich ein Bahnbauausschuß unter Bürgermeister Kindermann zu gleichem Zwecke.

Ein Gesuch an das Abgeordnetenhaus in Wien vom 23. April 1895 wurde dahin beantwortet, daß die österreichische Regierung Abstand nehme, weil der Bau der gedachten Strecke Sache der Böhmisches Nordbahngesellschaft sei.

Ein Gesuch an die sächsische Staatsregierung um Vornahme der Vorarbeiten wurde der Kreishauptmannschaft Bautzen zur Begutachtung zugeleitet und vom hiesigen Gewerbeverein aufs wärmste befürwortet (Bl. 94). Das Finanzministerium stellte daraufhin Mittel zu den Vorarbeiten zur Verfügung, zu denen die Gemeinde Schluckenau 4000 Kronen, die Stadt Bautzen 1000 Mark beisteuerte.

Am 27. November 1898 schlossen Österreich und Sachsen einen Staatsvertrag bezüglich des Baues, und die österreichische Regierung genehmigte ihn laut Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder (XII. Stück

---

<sup>14</sup> Ratsakten I. I. A d 22 Vol. II.

unter V vom 16. Februar 1899). Eine Gesellschaft sollte den Bau zu der veranschlagten Summe von 350 000 Kronen ausführen. Schluckenau sollte 300 000 Kronen, Sachsen 50 000 Kronen aufbringen. Als es zur Zeichnung kam, lehnten fast sämtliche Großindustriellen in Bautzen die Beteiligung ab (Bl. 294—297). Infolgedessen unterblieb der Bau der Bahn Schluckenau - Sohland zum zweiten Male.

Am 29. September 1909 trat in Schluckenau die von dem k. k. Eisenbahnministerium, der k.k. Statthalterei zu Prag und dem k. k. Direktorium der Böhmisches Nordbahngesellschaft ausgeschriebene Stationskommission zum Bau der auf österreichischem Gebiet gelegenen Teilstrecke der Kleinbahn Schluckenau - Sohland zusammen.

Dies geschah, „um die Grenzstation Georgswalde-Ebersbach zu entlasten und im Durchgangsverkehr Wien - Berlin Frachtmengen auf den österreichisch-sächsischen Linien zu erhalten, welche sonst nur auf der preußischen Linie Oderberg - Mittelwalde verkehren". (Bl. 52.)

Schwierigkeiten der Landabtretung und der Bahnführung der 6 Kilometer langen Strecke längs des Rosenbaches bis zur Einmündung in die Zittauer Bahn bei Äußerst-Mittel-Sohland bestanden nicht. Hier sollte eine Nebenstelle für Zollabfertigung errichtet werden.

Das sächsische Finanzministerium wurde ersucht, die Entscheidung möglichst schnell zu treffen, da der österreichische Reichsrat die Bahn noch im Rahmen der Gesamtvorlage behandeln wolle. Das sächsische Finanzministerium stellte die Mittel zu den Vorarbeiten am 21. April 1911 bereit. Die im Dezember 1912 auftretenden politischen Fährnisse eines drohenden Balkankrieges veranlaßten jedoch die österreichische Regierung, die endgültige Entscheidung über die Bahn erst im Frühjahr 1913 zu fassen. Am 1. Januar 1914 wurde die Vorlage im Reichsrat eingebracht und beschlossen, die Bahn auf Rechnung des Staates auszuführen. Da brach der Weltkrieg aus, der die Verhältnisse völlig änderte, doch darf wohl damit gerechnet werden, daß die Bahn Schluckenau - Sohland noch gebaut wird, wenn sich die Tschechoslowakei wieder freundlicher zum Reiche stellen wird.

Es bleibt nun noch übrig, einige Worte über die Lausitzer Nordostbahn zu sagen.

Schon lange hatte sich für den sächsischen Staat der Bau einer Durchgangsbahn Leipzig - Riesa - Großenhain - Königsbrück - Kamenz - Weißenberg - Görlitz als Bedürfnis erwiesen, um der preußischen Umgehungsbahn entgegenzuwirken, um den Bahnhof Dresden - Neustadt zu entlasten, die große Steigung Dresden - Klotzsche - Langebrück für den durchgehenden Güterverkehr zu vermeiden und auch aus Gründen der Landesverteidigung, um die Truppenbeförderung West-Ost zu erleichtern. Merkwürdigerweise maß die sächsische Staatsregierung dieser Bahn, die allerdings Dresden umging, nicht die Bedeutung zu, die ihr zukam, sondern ließ sich, höchstens zum Bau von Nebenbahnen mit Kleinbahnbetrieb in der angegebenen Richtung bereitfinden. So wurde 1895 Löbau - Weißenberg als Nebenbahn gebaut.

Als 1902 der Plan der Nordostbahn wieder auflebte, sehen wir, daß Preußen alsbald eine Kleinbahn **Görlitz - Krischa** erbauen ließ und diese dann, als die Strecke **Löbau - Weißenberg** eröffnet wurde, bis zum Bahnhof Weißenberg weiterführte, damit die Bewohner der Weißenberger Pflege es bequemer hätten, ihre Bedürfnisse in den Görlitzer Warenhäusern zu decken und nicht deshalb nach Löbau zu fahren brauchten.

Wir erinnern uns, daß schon 1885, 86 und 87 Pläne vorgelegen hatten, Kamenz auf drei verschiedenen Wegen mit Bautzen zu verbinden. Im Jahre 1910 griff die

Stadtverwaltung von Bautzen die Herstellung dieser Verbindung von neuem auf. Sie war geplant: Bautzen - Kleinwelka - Sollschwitz - Crostwitz - Kuckau - Schmeckwitz - Kamenz. Am 21. September schickten die städtischen Körperschaften eine von 515 Beteiligten unterzeichnete und vom Sächsischen Zeugmeister unterstützte Eingabe an die II. Ständekammer des sächsischen Landtags. Dieser empfahl eine unmittelbare Verbindung von Kleinwelka nach Kamenz deshalb, weil 1913 in Kleinwelka ein Artilleriepark angelegt werden sollte<sup>15</sup>

Diese Eingabe aber lehnte die Regierung ab und sicherte durch den Erlaß vom 5. Dezember 1913 die Einrichtung einer staatlichen Kraftwagenlinie Bautzen - Kamenz zu.

Der Hauptgrund der Ablehnung lag darin, daß zu gleicher Zeit der weitere Ausbau der Nordostbahn **Radibor - Kamenz - Großenhain - Riesa** mit viel Eifer und Geschick betrieben wurde und sich auch die Landtagsabgeordneten Barth, Sobe und Hänel für diese Verbindung einsetzten. Die Seele der Bewegung war „das Eisenbahnkomitee von Weißenberg und Umgebung“, vertreten durch den Bürgermeister Jentsch in Weißenberg, den Güterdirektor Richter in Baruth und den Oberlehrer Kretschmar in Löbau. Rat und Stadtverordnete von Leipzig unterstützten durch eine am 11. Februar 1914 an die Ständekammern gerichtete Eingabe diese Planung, indem sie die Nordostbahn für den Durchgangsverkehr von Leipzig nach Schlesien auszubauen beantragten. Der Finanzausschuß der II. Ständekammer beschloß denn auch demgemäß am 4. Mai 1914.

Das zum Bahnbau benötigte Gelände im Werte von 360 000 Mark sollte jedoch kostenlos abgetreten werden. An diesem letzten Punkte aber scheiterte das ganze, für unsere Lausitz so überaus wichtige Bahnunternehmen. Keine der ländlichen Gemeinden war selbst auf dringendes Bitten hin bereit, irgendwelche Opfer für das Zustandekommen dieser Nordbahn zu bringen. Da erboten sich die Herrschaft Neschwitz und andere nördlich der gedachten Bahn liegende Gemeinden, das Land unentgeltlich abzutreten, wenn die Bahn in Neschwitz einmünde. Der Landtag aber beharrte auf seinem einmal gefaßten Beschlusse.

Dann kam der Weltkrieg, dem die Zwangsverhältnisse der Nachkriegszeit folgten. Die sächsischen Staatsbahnen gingen an das Reich über, und es ist wohl kaum zu erwarten, daß die Reichsbahndirektion diese für unsere Lausitz so wichtige Verbindungsbahn in Erwägung ziehen wird, wenn sich nicht genügend vermögende und opferbereite Männer finden, um in besseren wirtschaftlichen Zeiten diese Bahnverbindung doch noch zu erreichen.

Überblicken wir nun das Gesagte und fragen wir uns: Welche Folgen ergeben sich daraus für die sächsische Oberlausitz und besonders für Bautzen in der Gegenwart?

Wir haben gesehen, daß Bautzen nur an einer Hauptverkehrslinie liegt, nämlich Dresden - Görlitz, alle anderen Linien dienen nur dem Nahverkehr. Es hätte anders sein können, ja anders sein müssen.

Ziehen wir eine Linie quer durch Deutschland von Basel nach Memel und von Rostock über Berlin nach Wien, so liegt Bautzen genau im Schnittpunkte dieser Linien, also in der Mitte Deutschlands. Hier haben sich deshalb, wie schon an anderer Stelle gesagt wurde, in früherer Vorzeit, als es noch kein Dresden, Görlitz und Berlin gab, wichtige Handelswege geschnitten, die möglichst die gerade Richtung einhielten, und haben zur Anlage von Befestigungen geführt, aus denen das alte Budissin entstand.

---

<sup>15</sup> Ratsakten I. I. A d 16 II.

Auch im ganzen Mittelalter haben diese wichtigen Verkehrswege über Bautzen geführt und haben es zu hoher politischer und wirtschaftlicher Bedeutung emporgehoben. Der Wohlstand der Bautzener Bürgerschaft konnte weder durch die vielen Stadtbrände, noch durch die Kriegsstürme von 1429, 1620 und 1634, noch durch Eingriffe mißgünstiger Fürsten - ich denke an den Pönfall Kaiser Ferdinands im Jahre 1546 - dauernd erschüttert werden. Und jetzt liegt Bautzen wirtschaftlich fast völlig darnieder. Wie kommt das?

Die Ursache liegt in der Zeit von 1856 bis 1910, als die Lausitz ihre Eisenbahnen erhielt, die die alten Verkehrsstraßen völlig ausschalteten.

Anfangs erkannte die Bautzener Stadtverwaltung und Bürgerschaft wohl nicht, welche Bedeutung die Eisenbahnen einst haben würden, schmiedeten das Eisen nicht, solange es warm war, und ließen sich von Zittau und Görlitz den Rang ablaufen.

Dresden als Landeshauptstadt hielt sich für berechtigt, ja vielleicht für verpflichtet, den gesamten Handelsverkehr der Umgegend möglichst dorthin zu lenken.

Die Handelskammer von Zittau sah ihre Aufgabe darin, zunächst Zittau mit jeder denkbaren Bahnverbindung zu versehen und wirtschaftlich zu heben und wandte ihre Fürsorge erst Bautzen zu, als Zittau völlig gesättigt war.

Die preußische Regierung vor allem behandelte Sachsen einschließlich der Lausitz wie feindliches Ausland, schnürte die Lausitz von allem Durchgangsverkehr ab und fügte dadurch Bautzen dauernd schweren wirtschaftlichen Schaden zu. Diese Abschließung brachte für die nördliche Lausitz auch etwas Gutes, wenigstens nach der geistigen Seite hin:

Während im übrigen Deutschland die Bevölkerung infolge vielseitiger Bahnverbindung stark durcheinander gewürfelt wurde, erhielt sich die Lausitz als ein vom Völkerstrom wenig berührtes, in sich geschlossenes Kulturgebiet, fest verwurzelt auf der heimatlichen Scholle, treu bewahrend Sitte, Brauch und Sprache der Väter. Auch in den politisch bewegtesten Zeiten sind Bautzen und die nördliche Lausitz von heftigen Parteikämpfen im wesentlichen verschont geblieben und haben zu den politisch ruhigsten Gegenden in Deutschland gehört.

Noch vor wenig Jahren gab es in Görlitz, Forst, Guben, Cottbus und Spremberg viele Leute, die noch nicht in Bautzen gewesen waren, obgleich sie doch auch Lausitzer sind, und für die meisten „Residenzler“ lag Bautzen „in der wendischen Türkei“, in dem finstersten Winkel des Sachsenlandes.

Erst der Kraftwagen durchbrach die Schranken, die Unverständnis und böser Wille um die Lausitz gezogen hatten. Die alten Verkehrsstraßen wurden wieder aufgetan, das ritterliche Bautzen, unsere schönen Lausitzer Berge und stillen Teichlandschaften wurden erst jetzt entdeckt, unsere alten Bräuche, wie Eierschieben und Osterreiten, erst bekannt. Ohne den Kraftwagen würden die jetzt so erfolgreichen Bemühungen des Verkehrsvereins, den Fremdenverkehr zu heben, ebensowenig Erfolg haben, wie es vordem der Fall war.

Aber nicht mehr möglich ist es, das versinkende Wirtschaftsleben der Stadt zu heben, wenn sich nicht die Verhältnisse von Grund aus ändern. Schon während des wirtschaftlichen Aufstiegs zur Zeit des Kaiserreiches entwickelten sich in Bautzen nur die alteingesessenen Betriebe: Papierfabrik, Kupferhammer, Bunt- und Feinpapierfabrik und Eisenbearbeitung kraft Lausitzer Zähigkeit zu größerem Umfange. Neugründungen fanden trotz Industrie- und Spreetalflügelbahn in kaum nennenswerter Weise statt. Die hohen Frachtsätze, durch die die Großbetriebe mehr als irgendwo belastet wurden, weil

die Durchgangs-Nord-Süd-Verbindung fehlte, brachten auch in der Zeit der gegenwärtigen wirtschaftlichen Not die Bautzener Betriebe eher zum Erliegen als anderswo. Auch jetzt zieht Preußen ein Unternehmen nach dem anderen zu sich hinüber und trägt keinerlei Sorge darum, ob wir die Erwerbslosenlasten tragen können oder nicht. „Sachsen ist“, bekundete jüngst der Verband Sächsischer Industrieller in Chemnitz, „das Stiefkind bei der Vergebung der Reichsaufträge.“

Als der Oberbürgermeister Kaeubler erkannt hatte, daß es vergebliches Bemühen sei, die Industrie in Bautzen zu erweitern, setzte er als Mitglied der I. Ständekammer seinen ganzen Einfluß daran, die Truppenkörper in Bautzen zu vermehren, die Landesgefängenenanstalt nach Bautzen zu bekommen, verschiedene Ämter in der alten Kreishauptstadt zu vereinigen, um dadurch die Wirtschaft zu heben und zu beleben. Oberbürgermeister Kaeubler hat sich dadurch das unsterbliche Verdienst erworben, Bautzen trotz aller Hindernisse zu einer hohen Blüte emporgehoben zu haben. Aber der Umsturz im Reiche hat auch diese Bemühungen zunichte gemacht. Die Regimenter sind aufgelöst worden, die auf Hoffnung verausgabten Gelder sind verlorengegangen. Die sächsische Regierung hat die althergebrachte Verfassung der Oberlausitz aufgehoben, die Kreishauptmannschaft Bautzen mit der in Dresden vereinigt und so Bautzen seiner Würde als Kreishauptstadt entkleidet, was wahrscheinlich nicht geschehen wäre, wenn Bautzen eine größere wirtschaftliche Bedeutung für den Freistaat Sachsen gehabt hätte.

So wirken sich die im einstigen Eisenbahnbau begründeten Verhältnisse noch heute zum Nachteil für Bautzen und die nördliche sächsische Lausitz aus.

-----

*Anmerkung W.W.:*

*[Diese Ausführungen stammen aus der Zeit der schweren Wirtschaftskrise 1930/31 mit ihren zahlreichen Firmenschließungen und hoher Arbeitslosigkeit. Der Autor Felix Wilhelm war zwischen 1896 und 1919 als Bautzener Stadtverordneter auch selbst Zeitzeuge der Vervollkommnung des Lausitzer Eisenbahnnetzes.]*