

# Erzgebirgische Heimatblätter



Beilage der Obererzgebirgischen Zeitung

Nr. 5 — Sonntag, den 2. Februar 1936

Druck und Verlag von Friedrich Seidel, Hauptschriftleitung: Siegfried Seidel, beide Buchholz i. Sa.

# 70 Jahre



## Chemnitz-Annaberger Eisenbahn / Ein Kapitel heimischer Verkehrsgeschichte von W. Ludewig.

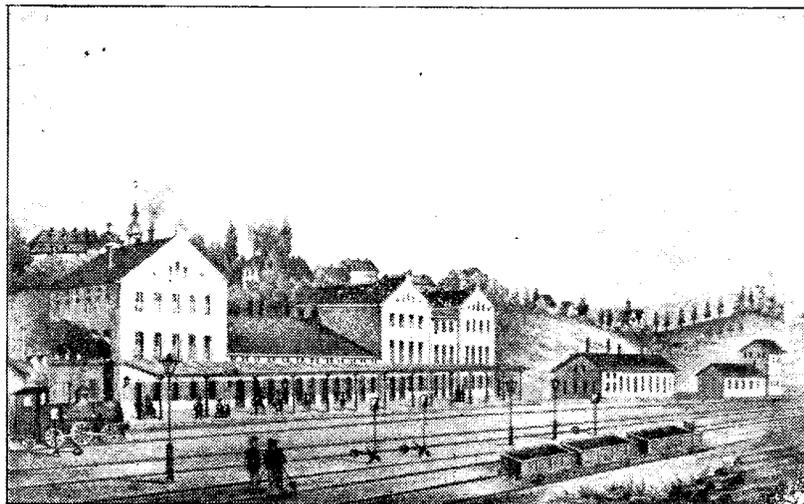
Der moderne Verkehr steht im Zeichen des Motors, des Kraftwagens und des Flugzeugs. Dieser Ansicht begegnet man in weiten Kreisen namentlich der jüngeren Generation, ja es gibt wohl den einen oder andern, der die Eisenbahn mit einem halb mitleidigen Lächeln bereits als Museumsstück betrachtet. Daß diese Meinung, mindestens in so schroffer Form, nicht gerechtfertigt ist, beweist uns die Statistik. Natürlich kann nicht abgestritten werden, daß der Verkehr heute nicht mehr so starr an den Schienenstrang gefesselt ist, wie etwa vor dem Kriege, daß gerade in den letzten Jahren die Straße im Verkehrsleben wieder an Bedeutung gewonnen hat und der Lokomotive im Kraftfahrzeug ein ernstlicher Wettbewerber erwachsen ist. Auf der anderen Seite darf man aber nicht vergessen, daß die Eisenbahn gemeinsam mit der Binnenschifffahrt gegenwärtig noch den größten Teil des Massenverkehrs bewältigt, und daß dies für die nächste Zukunft wohl auch noch so bleiben wird.

Um die Bedeutung der Eisenbahn gerade für unser oberes Erzgebirge recht zu würdigen, muß man sich einmal in die Zeit zurückversetzen, da dieses Verkehrsmittel für unsere Heimat noch ein heißersehnter Traum war.

Wie war die Verkehrslage des Obererzgebirges und seines wirtschaftlichen Mittelpunktes Annaberg-Buchholz, als die ersten Schienenstränge in Deutschland verlegt wurden? Aufschluß hierüber gibt uns eine Bekanntmachung des Königl. Sächsischen Postamts Annaberg vom 31. Mai 1835. Danach bestanden in der Woche 30 Postverbindungen, von denen nur 20 Fahr-, die übrigen Botenposten waren. Es verkehrten wöchentlich nach Leipzig 3 Diligencen, nach Schneeberg 3 Fahrposten, nach Dresden 2 Gilposten, nach Marienberg 2 Fahrposten, außerdem je 2 Botenposten nach Chemnitz u. Marienberg und eine Botenpost nach Karlsbad. Am regsten war die Verbindung mit Chemnitz durch die drei Leipziger Diligencen und zwei Botenposten in der Woche.

Das waren alle amtlichen Verkehrsmittel, die vor 100 Jahren einer gewerbfleißigen Stadt, die zudem noch Mittelpunkt eines ausgesprochenen Industriebezirks war, zur Verfügung standen. Dabei gab es zu jener Zeit in Annaberg selbst 10 bedeutende Fabrikhandlungen, von denen mehrere europäischen Ruf genossen, eine große Seidenwarenfabrik, sowie eine solche für Seidenbänder. Auf etwa 1000 Posamentierstühlen wurden Bänder, Franzen, Borten, Tressen, allerlei Ligaturen und Anhänge gefertigt, während Hunderte von geschickten Frauenhänden mit der Herstellung von Net-Stickereien, Ausnäharbeiten und Klöppelspigen beschäftigt waren. Alle diese Erzeugnisse, zu denen noch die der Umgegend kamen, mußten nach auswärts, auch damals schon z. T. ins Ausland abgesetzt werden. Annaberg war jedoch nicht nur Industriestadt, sondern auch Verwaltungsmittelpunkt des oberen Erzgebirges und Sitz eines Kreisgymnasiums. Ein weiterer, unter den damaligen Verhältnissen recht beachtlicher Punkt war die geographische Lage Annabergs zu den böhmischen Kurorten Karlsbad und Marienbad, deren Bekanntheit längst fest begründet war. Ein gut Teil des Verkehrs aus dem Norden nach diesen Bädern ging über Annaberg. Schließlich machte auch die Verteilung der Postämter in den Nachbarorten — die nächsten befanden sich in Schlettau, Ehrenfriedersdorf, Wolfenstein und Marienberg, wohingegen Buchholz, Oberwiesenthal und Jöhstadt noch keine Postanstalten besaßen, — die Wähl-

bergstadt zum Verkehrsmittelpunkt eines industriell hochentwickelten Gebietes mit einer Bevölkerung von etwa 36 000 Köpfen. Berücksichtigt man alles dies, so muß damals bereits ein Verkehrsbedürfnis geherrscht haben, dem die vorhandenen amtlichen Verkehrsmittel kaum genügen konnten. Über die Unzulänglichkeit der bestehenden Einrichtungen sprechen recht deutlich zwei andere amtliche Bekanntmachungen des Annaberger Postamtes aus jenen Jahren. In der ersten 1835 erlassenen, heißt es: „Durch bisherige Mit-



Bahnhof Annaberg-Buchholz (später Annaberger Bahnhof).

bräuche dazu genöthigt, werden die Herren Principale und resp. Herrschaften dringend gebeten, ihre Lehrlinge und Dienstboten gefälligst anzuweisen, durch unnützes zu frühzeitiges Anfragen nach Ankunft der Posten, und Zudrang in das Postexpeditionsslocal, auch überflüssiges Verweilen daselbst lästig zu fallen.“ Die andere aus dem Jahre 1838 beschäftigt sich mit einer der damaligen Post sehr unbequemen Konkurrenz und besagt: „Obwohl die Postverbindungen auf möglichste Weise vermehrt und allen billigen Anforderungen des Publicums zu entsprechen gesucht worden ist, so hat man doch wider Erwarten beobachten müssen, daß durch Boten und Fuhrleute neuerdings mehr als je Postdefraudationen begangen werden. — Ein hohes Ober-Postamt hat sich dadurch veranlaßt gefunden, neuerdings die Beobachtung der diesfälligen bestehenden gesetzlichen Vorschriften einzuschärfen. Möge diese Warnung genügen, um die Veranlassung zu gesetzlichen Strafen zu beseitigen.“

\*

Wie lebhaft das Bedürfnis empfunden wurde, den Verkehr auch in unserer Heimat in neue Bahnen zu lenken, wie sehr man sich in den wirtschaftlich maßgebenden Kreisen Annabergs und des Bezirks der Bedeutung der Eisenbahnen bewußt war, das zeigen verschiedene Zeitungsaufsätze aus den letzten 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts. In einem derartigen Artikel werden in längeren und sehr gründlichen Darlegungen die Vorteile einer Eisenbahnverbindung gerade für unsere Gegend auseinandergesetzt und die „Ueberzeugung glänzender Resultate“ mit dem Stoßseufzer ausgesprochen: „Aber das Geld zum Bau, das Geld und noch einmal das Geld!“ Als dann im Jahre 1839 die Leipzig—Dresdener Eisenbahn, Sachsens erster Schienenstrang, vor der endgültigen Inbetriebnahme stand, erschien ein herzbewegendes Klagelied unter dem Titel: „Die Leipzig—Dresdener Eisenbahn ein nationales Unglück für das Erzgebirge“. Sie wird ein „Verkehrsauffauger und großer Geschäftsmagnet“ genannt, der „den natürlichen Weg von Böhmen ins Niederland, Leipzig, Hamburg und Bremen“ an sich ziehe. „Was soll daraus werden?“ ruft der Verfasser am Schluß aus. „Soll das Wohl des Erzgebirges dem leidigen Zufall überlassen bleiben? Will man sich mit der hohlen Phrase trösten: Ja, nun, es wird so schlimm nicht werden? — Oder soll das Gebirge, worin es von jeher ausgezeichnet war, sich perfektioniren, im Hungern? Nein, nichts von alledem! Es werde eine erzgebirgische Eisenbahn, die sich mit der Leipzig—Dresdener verbindet!“ Etwa zur selben Zeit machte man auch schon eine Eingabe an die Regierung, dem oberen Erzgebirge den Anschluß an das im Werden begriffene Schienennetz zu ermöglichen.

Doch die Entwicklung ging zunächst andere Wege. Es wurden naturgemäß zunächst die Linien in Angriff genommen, die heute noch Hauptverkehrsstrecken sind. Die 1850 bezw. 1851 eröffneten Eisenbahnlinien Dresden—Pirna—Bodenbach und Leipzig—Hof umgingen das Erzgebirge und benachteiligten unsere Heimat insofern, als sie tatsächlich den Durchgangsverkehr nach und von Böhmen an sich zogen, wie zu erwarten war. In dieser Beziehung brachte erst die Eröffnung der Riesa—Chemnitzer Bahn einen gewissen Ausgleich. Ja, man darf wohl sagen, daß dieses ins Jahr 1852 fallende Ereignis für Annaberg einen gewissen Aufschwung brachte, weil wieder mehr Besucher der böhmischen Bäder ihren Weg über Annaberg nahmen.

Bislang hatten die berechtigten Wünsche des Erzgebirges hinter anderen wichtigen Erwägungen zurückstehen müssen. An zwei Stellen reichte der Schienenstrang bis an den Fuß des eigentlichen Gebirges: bei Zwickau und bei Chemnitz. Es tauchte nunmehr die Frage auf, von welcher dieser beiden Städte aus würde die Regierung das neue Verkehrsmittel nach dem oberen Gebirge vorreiben. Die Stellungnahme der Regierung war um so wichtiger, als die Erfahrung gelehrt hatte, daß für den Bau einer Privatbahn nicht das erforderliche Kapital aufzubringen war. Sie hatte sich zwischen zwei Vorschlägen zu entscheiden: der Linie Zwickau—Schwarzenberg und der Strecke Chemnitz—Annaberg. Von den interessierten Kreisen der beiden Bezirke Annaberg auf der einen und Schwarzenberg auf der an-

deren Seite wurden die größten Anstrengungen gemacht, eine Entscheidung zu ihren Gunsten herbeizuführen. Die Gründe, die von beiden Rivalen ins Feld geführt wurden, waren im wesentlichen dieselben; denn in beiden Bezirken waren die wirtschaftlichen Verhältnisse im großen und ganzen gleich gelagert, vor allem hatten beide in den Jahren 1854—1856 eine jener berückichtigten Depressionen zu durchkämpfen, die unter dem Namen „obererzgebirgische Nothstände“ eine traurige Berühmtheit in der Wirtschaftsgeichte Sachsens erlangt haben. Angesichts dieser Tatsache ist es begreiflich, daß der Kampf beider Städte um die Eisenbahn mit einer gewissen Schärfe geführt wurde, die wenig erquickliche Reibereien im Gefolge hatte.

Einer Anregung, sich dem Schwarzenberger Projekt anzuschließen, wobei die von Zwickau kommende Linie bis Annaberg verlängert werden sollte, brachte man in der Pöhlbergstadt und ihrem Hinterland nicht allzuviel Gegenliebe entgegen. Mag dabei vielleicht auch ein gewisser Lokalpatriotismus eine Rolle gespielt haben, ausschlaggebend war er nicht. Gegen diese Verbindung sprachen erheblich gewichtigere Gründe. Die Verkehrsinteressen des Annaberger Bezirks wiesen in erster Linie nach Norden, nach Chemnitz und weiter nach Leipzig. Die Vorkämpfer der Strecke Annaberg—Chemnitz begründeten ihre Anträge ja mit dem zu erwartenden Frachtverkehr, der einmal die Industriegüter des Obererzgebirges, außerdem Holz und Baustoffe, wie Granit vom Greifenstein, Kalk und Marmor aus den Brüchen am Fichtelberg, Basalt zur Beschotterung der Straßen, Sand, nordwärts transportieren, zum andern aber dem landwirtschaftlich fargen Gebirge billige Lebensmittel aus dem Niederland zuführen sollte. Gegen den Bau einer Anschließstrecke nach Schwarzenberg sprachen aber auch die erheblichen technischen Schwierigkeiten, deren Ueberwindung man in den 50er Jahren wohl kaum gewachsen war, sofern man nicht unverhältnismäßig hohe Kapitalien in der neuen Eisenbahnlinie festlegen wollte. In der Tat entschied sich die Regierung damals ja auch aus technischen und finanziellen Gründen für die Strecke Zwickau—Schwarzenberg. Die Täler der Mulde und des Schwarzwassers zeichneten den Weg vor, und der Bau ließ sich verhältnismäßig rasch durchführen, zumal die Teilstrecke Zwickau—Cainsdorf bereits seit 1854 betrieben wurde. 1858 wurde die Linie Zwickau—Schwarzenberg in Gegenwart von König Johann, Kronprinz Albert und deren Gemahlinnen feierlich eröffnet.

\*

Obgleich zunächst unterlegen, erlahmten die Annaberger nicht in ihren Bemühungen. Noch während des Baues der Zwickau—Schwarzenberger Bahn nahm die Propaganda des Annaberger Eisenbahnkomitees einen neuen Anlauf. Auf Betreiben dieses Ausschusses wurde im September 1857 eine „Petition von 65 obererzgebirgischen Stadt- und Landgemeinden an die Hohe Ständeverammlung des Königreichs Sachsen um Erbauung der Chemnitz—Annaberger Eisenbahn“ eingereicht die man überdies drucken ließ. Außerdem veröffentlichten die federführenden Mitglieder dieser Körperschaft, Stadtrat Carl Hermann Dehme und Kaufmann Bruno Hempel, verschiedene Flugschriften, die nicht nur im Hinblick auf die Eisenbahnfrage interessant sind, sondern auch manchen aufschlußreichen Einblick in die damalige wirtschaftliche Lage des Annaberger Bezirks, vor allem aber in die geradezu erschütternden Verhältnisse der Heimarbeiterchaft gewähren.

Wenn die Erfüllung der immer und immer wieder vorgetragenen Wünsche, deren Berechtigung niemand ernsthaft bestreiten konnte, trotzdem noch nahezu ein Jahrzehnt anstand, so lag das zum guten Teil daran, daß man sich nicht über die Linienführung schlüssig werden konnte. Der eine Plan befürwortete den Bau der Strecke über Thum—Chrenfriedersdorf wohingegen der andere die Linie dem Fichtelpatal folgen ließ. Die Entscheidung fiel ausschließlich zugunsten des zweiten Vorschlags, durch den die neue Strecke den Charakter einer Sammel- und Zubringerlinie für die geplante Querverbindung Dresden—Flöha—Chemnitz erhielt.

(Fortsetzung siehe Seite 4)

# Was der erste Monat des neuen Jahres für unsere Heimat brachte,



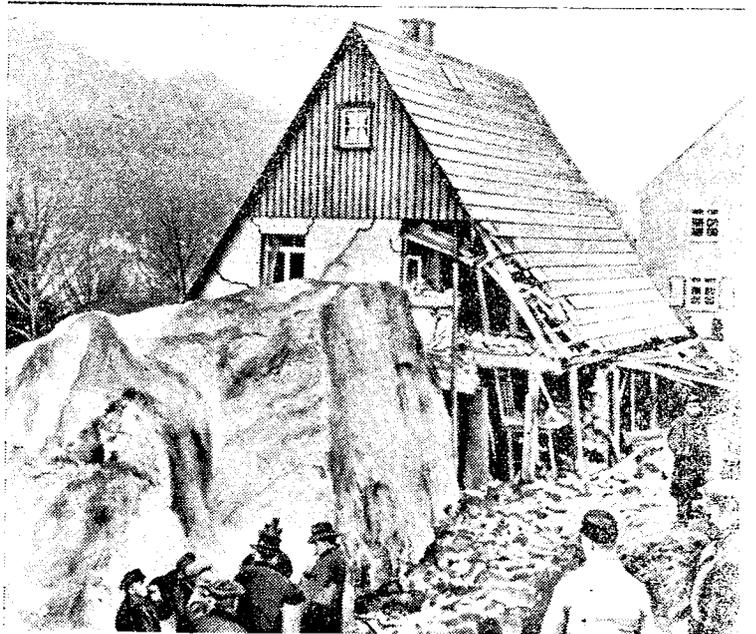
Paul Kraus, Johanngeorgenstadt, (S.-Photo.)  
Teilnehmer der Winterport-Olympiade.

sehen unsere Leser zu einem Teil auf diesem Bilderbogen. Wir stehen mitten im Zeichen der Olympischen Winterspiele, bei dem auch unsere obererzgebirgische Hitlerjugend einen Kandidaten nach den Bayerischen Bergen entsandt hat. Paul Kraus aus Johannsgeorgenstadt, einer unserer erfolgreichsten jugendlichen Skimeister, der sich bekanntlich schon manchen Preiserrungen hat. Paul Kraus ist neben dem Vogtländer Meinel der einzige Vertreter des Erzgebirges. Unsere Leser sehen den jungen Meister hier an erster Stelle unserer Bildserie (links). — Ein zweites Bild bringt ein leider recht trauriges Ereignis des vergangenen Monats in Erinnerung. Wir sehen den mit Brettern schwerbeladenen Lastkraftwagen aus Rittersgrün, der infolge eines Reifendefektes ins Schleudern geriet und gegen einen Baum fuhr. Nicht nur der Materialschaden ist, wie unser Bild rechts oben zeigt, erheblich, sondern es kam bei diesem Unglück auch der Beifahrer ums Leben. — Das dritte Bild zeigt uns den Felssturz in der Sächsischen Schweiz. Durch Unterspülung einer etwa 300 Meter hohen Felssäule bei Bad Schandau ereignete sich Mitte Januar ein Felssturz, bei dem, wie unser Bild in der Mitte rechts zeigt, eine große Gesteinsmasse — etwa 5000 Kubikmeter — zu Tale ging. Ein Block von etwa 7000 Zentnern Gewicht streifte dabei ein Siedlerhaus und beschädigte dieses schwer, sodaß das Haus geräumt werden mußte. Wie durch ein Wunder kamen bei dem Unglück Menschenleben nicht in Gefahr. — Am Sonnabend, den 11. Januar, weilte der Reichsstatthalter Martin Mutschmann in Buchholz. Unser Bild nebenstehend zeigt den Reichsstatthalter in seiner schmutzigen Uniform als Gaujägermeister beim Kreis-Jägerappell. Für unsere Forstleute und Jäger im Obererzgebirge bleibt dieser Besuch eine besonders schöne Erinnerung, die verdient, auch hier im Bilde festgehalten zu werden. Die Bilder stammen sämtlich aus dem Bilderarchiv der Obererzgebirgischen Zeitung.

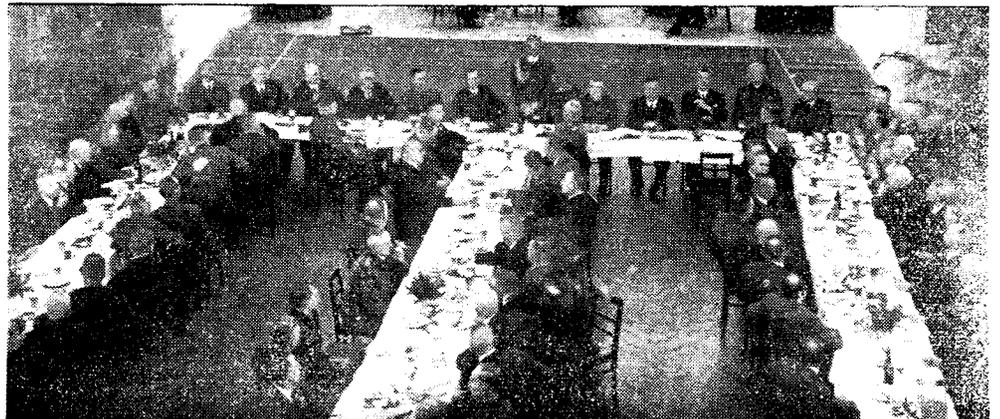
sehen unsere Leser zu einem Teil auf diesem Bilderbogen. Wir stehen mitten im Zeichen der Olympischen Winterspiele, bei dem auch unsere obererzgebirgische Hitlerjugend einen Kandidaten nach den Bayerischen Bergen entsandt hat. Paul Kraus aus Johannsgeorgenstadt, einer unserer erfolgreichsten jugendlichen Skimeister, der sich bekanntlich schon manchen Preiserrungen hat. Paul Kraus ist neben dem Vogtländer Meinel der einzige Vertreter des Erzgebirges. Unsere Leser sehen den jungen Meister hier an erster Stelle unserer Bildserie (links). — Ein zweites Bild bringt ein leider recht trauriges Ereignis des vergangenen Monats in Erinnerung. Wir sehen den mit Brettern schwerbeladenen Lastkraftwagen aus Rittersgrün, der infolge eines Reifendefektes ins Schleudern geriet und gegen einen Baum fuhr. Nicht nur der Materialschaden ist, wie unser Bild rechts oben zeigt, erheblich, sondern es kam bei diesem Unglück auch der Beifahrer ums Leben. — Das dritte Bild zeigt uns den Felssturz in der Sächsischen Schweiz. Durch Unterspülung einer etwa 300 Meter hohen Felssäule bei Bad Schandau ereignete sich Mitte Januar ein Felssturz, bei dem, wie unser Bild in der Mitte rechts zeigt, eine große Gesteinsmasse — etwa 5000 Kubikmeter — zu Tale ging. Ein Block von etwa 7000 Zentnern Gewicht streifte dabei ein Siedlerhaus und beschädigte dieses schwer, sodaß das Haus geräumt werden mußte. Wie durch ein Wunder kamen bei dem Unglück Menschenleben nicht in Gefahr. — Am Sonnabend, den 11. Januar, weilte der Reichsstatthalter Martin Mutschmann in Buchholz. Unser Bild nebenstehend zeigt den Reichsstatthalter in seiner schmutzigen Uniform als Gaujägermeister beim Kreis-Jägerappell. Für unsere Forstleute und Jäger im Obererzgebirge bleibt dieser Besuch eine besonders schöne Erinnerung, die verdient, auch hier im Bilde festgehalten zu werden. Die Bilder stammen sämtlich aus dem Bilderarchiv der Obererzgebirgischen Zeitung.



Tödlicher Verkehrsunfall bei Pöhl. (S.-Photo.)



Der Felssturz in der Sächsischen Schweiz. (Weltbild, R.)



Reichsstatthalter Mutschmann beim Jägerappell in Buchholz. (Photo: Erna Meiche, Annaberger Zeitung)



(Fortsetzung von Seite 2.)

Am 18. Juli 1861 wurde der Bau der Chemnitz—Annaberger Eisenbahn in der zweiten Ständekammer mit 47 gegen 20 Stimmen, am 30. Juli in der ersten Kammer einstimmig beschlossen. Man kann sich vorstellen, daß darob in Annaberg, Buchholz und all den anderen Orten des oberen Erzgebirges helle Freude herrschte, denn nun war die Erfüllung einer Jahrzehnte lang genährten Hoffnung endlich in greifbare Nähe gerückt. Noch größer war natürlich der Jubel, als eine Befähigung des Finanzministeriums vom 18. Januar 1866 der Öffentlichkeit folgende Kunde brachte: „Nachdem der Bau der Chemnitz—annaberger Staatseisenbahn im Wesentlichen vollendet ist, wird der Betrieb auf derselben für den Güter- und Personenverkehr, für letzteren jedoch zur Zeit nur in beschränkter Weise mit den hierzu bestimmten gemischten Zügen, am 1. Februar laufenden Jahres eröffnet werden. An dieser Eisenbahnlinie sind: das Eisenbahnamt Annaberg-Buchholz, die Eisenbahnerpedititionen Felsa, Erdmannsdorf, Zschopau und Wolfenstein, die Güterstation Waldkirchen und die zu beschränktem Güterverkehr eingerichteten Haltestellen Scharfenstein, Wiesenbad und Schönfeld, sowie die Personenhaltestellen Niederwiesa bei Chemnitz und Hennemersdorf errichtet worden. Die Chemnitz—annaberger Staatseisenbahn ist dem Complex der westlichen Staatseisenbahnen zugetheilt und die Verwaltung des Betriebes darauf der Eisenbahn-Direction zu Leipzig übertragen worden.“

Mit großer Spannung wurde der 1. Februar 1866 von der Bevölkerung erwartet; man rüstete eifrig, ihn seiner Bedeutung entsprechend festlich zu begehen. Namentlich in Annaberg und Buchholz herrschte große Begeisterung. In schwungvollen Ergüssen wurde das einschneidende Ereignis gefeiert; gar mancher achtbare, sonst unbescholtene Bürger fühlte sich bei dieser Gelegenheit zum Dichter berufen und schmiedete Verse wie diese:

„Heut' ist St. Anna eine Braut,  
Heut' ist die Hochzeitsfeier,  
Heut' wird St. Anna angetraut  
Dem langersehnten Freier.

Das ist ein blühend Leben  
Mit frühem, frohem Streben;  
Das ist ein Jüngling hoch und hehr,  
Das ist der Riese — Weltvertehr!“

Der Zug mit den Ehrengästen, unter denen sich der um den Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes hochverdiente Geh. Finanzrat Wilke, ein ehemaliger Pionieroffizier, unter dessen Leitung u. a. in den Jahren 1846—1851 die heute noch bewundernswürdigen Brücken über die Täler der Gölsch und Weißen Elster im Zug der Eisenbahnlinie Leipzig—Hof errichtet worden waren, ferner der Vorliegende der Staatsbahndirection Leipzig, Geh. Finanzrat von Craushaar, sowie die Bauleiter der neuen Strecke befanden, wurde allenthalben festlich begrüßt. Gegen Mittag lief er in Annaberg ein. „Halb 12 Uhr“, berichtet ein Zeitgenosse, „verkündete das schrillende Signal der Locomotive der auf allen Seiten der Bahnstrecke, am Stadtberge und den gegenüberliegenden Bergen aufgestellten großen Menge die Ankunft des ersten Bahnzuges, und gar bald brausten zwei dampfende Rösser mit 21 Wagen in den Bahnhof herein. Von Seiten der städtischen Behörden zu Annaberg und Buchholz waren mehrere Gäste aus Dresden eingeladen worden, und wurden dieselben von den da-

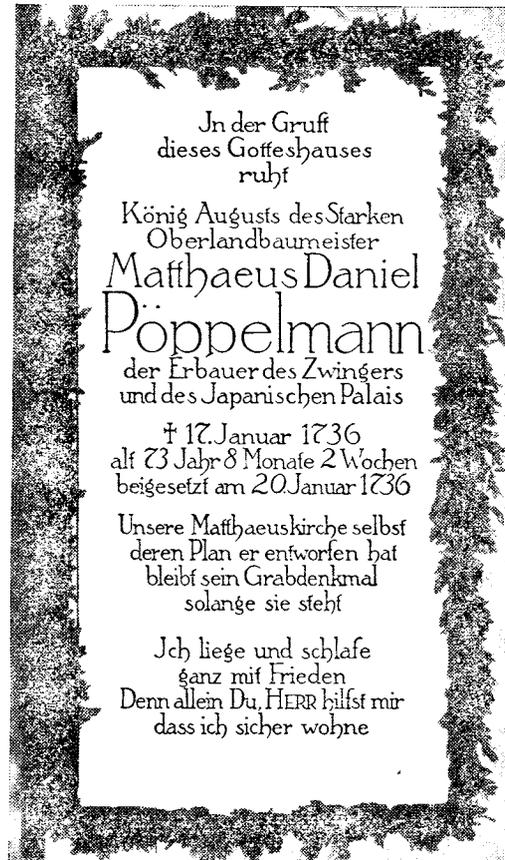
zu erwählten Deputationen vom Bahnhofe zu Wagen abgeholt. Diesen schlossen sich mehrere Equipagen königl. Beamteter und Privatpersonen an, und die Auffahrt erfolgte durch die 2. neue, auf Kosten der Stadt erbaute Bahnhofstraße (d. i. die heutige Bruno-Matthes-Straße, die im Sommer und Herbst 1865 mit einem Gesamtaufwand von 15 000 Tlr. angelegt wurde.) Vom Altan des Rathhauses herab begrüßte eine Festmusik des Thiersfelder'schen Musikchores die Ankommenden und brachte eine recht freundliche Stimmung in das rege Leben, das sich jetzt auf dem hiesigen Marktplatz entwickelte. Auch war das Rathhaus, wie die städtischen und königl. Gebäude und sehr viele Privathäuser

mit Flaggen und Fahnen schönstens geschmückt. Dasselbe Festkleid trug auch die Stadt Buchholz.“ Es folgte ein Festessen im Hotel „Museum“, bei dem eine schier endlose Reihe von Trinksprüchen gewechselt wurde. „Am Abend wogte noch eine große Menschenmenge in den Straßen umher, und sahen wir die herrliche Villa des Herrn Kaufmann Hohl wie einen Feentempel aus der Ferne herüberstrahlen, im Hintergrunde aber das benachbarte Buchholz in schönster Illumination glänzen.“

\*

Wie bereits erwähnt, wurde der Personenverkehr zunächst nur in sehr beschränktem Umfang zugelassen. In den ersten Monaten verkehrten in beiden Richtungen nur zwei Güterzugpaare, denen einige Personenwagen angehängt waren. Aus dieser Beschränkung, die indes aus Sicherheitsgründen geboten erschien, ergaben sich sehr bald Unzuträglichkeiten, welche die Betriebsleitung zu folgender Verlautbarung veranlaßten: „Vorigen Sonntag (d. h. am 11. Febr. 1866) sind alle Personenwagen, welche auf der neuen Bahn Verwendung finden können, verwendet worden, auch hat man nur das Eilgut befördert, um den erwarteten Andrang von Personen bewältigen zu können. Nichtsdestoweniger ist allerdings der letzte Zug von Annaberg ab nicht ganz zureichend gewesen für die sich andrängenden, wogegen auf den Haltepunkten mehr Personen aus- als eingestiegen

sind, so daß der Zug bei seiner Ankunft in Chemnitz bei weitem nicht gefüllt war. Mehr Wagen haben deshalb nicht genommen werden können, weil der engen Windungen wegen, in denen sich die Bahn an der Zschopau hinschlängelt, nur ganz kurze Wagen genommen werden dürfen, da längere die Sicherheit des Zuges gefährden würden. Extrazüge endlich, welche vorzüglich dem Sonntagsverkehr dienen werden, sind bis jetzt noch nicht anzuhängen, indem der in außerordentlich trockener Witterung errichtete Bahndamm infolge des nunmehr gefallenen Regens sich an einer Stelle setzt und an der anderen hebt, weshalb tägliche Nachhilfe erfordert wird. Aus allen diesen Gründen hat man nur einen beschränkten Personenverkehr eröffnet, welcher auf so außerordentlichen Andrang, wie er vorigen Sonntag stattgefunden, nicht berechnet sein kann. Uebrigens wird die Beschaffenheit der eingleisigen Gebirgsbahn mit sehr engen Curven auch späterhin dem Personen- und Güterverkehr viele Schwierigkeiten bereiten, welche man auf zweigleisigen Bahnen der Ebene nicht kennt, und obgleich die zweckdienlichsten Anordnungen getroffen sind, z. B. für die neue Bahn ein unverhältnismäßig starker Wagenpark beschafft werden soll, so kann es doch an Sonn- und Festtagen noch mehrmals vorkommen, daß auf der



Gedenktafel in der Matthäuskirche in Dresden.  
(Zu unserem Artikel „Barockstadt Dresden und ihr Meister Matthes Daniel Pöppelmann“ auf Seite 5 dieser Beilage.)

westlichen Hauptbahnen leere Wagen im Ueberfluß dastehen, für die Chemnitz-Annaberg Bahn aber Mangel eintritt.“ — Man beeilte sich auch, die Mängel so rasch als möglich zu beheben und den Bahnkörper in einen solchen Zustand zu bringen, daß der Personenverkehr verstärkt werden konnte. Bereits am 15. April 1866 trat ein neuer Fahrplan in Kraft, der nunmehr fünf Personenzugpaare zwischen Annaberg und Chemnitz vorsah. 1868 verkehrten deren schon sechs in jeder Richtung, und heute sind es deren 14 bezw. 13. Im Jahre 1868 äußerte sich eine maßgebliche Annaberger Persönlichkeit hinsichtlich der Ver-

kehrsentwicklung: „Der Verkehr auf der Strecke Annaberg—Chemnitz ist überaus lebhaft, und das hohe Anlagecapital soll sich, ungeachtet des kostspieligen Betriebs, sehr gut verzinsen.“ Naturgemäß wurde durch die Eröffnung der neuen Verkehrsader auch das heimische Wirtschaftsleben befruchtet; so wurden allein in Annaberg in den Jahren 1866/67 16 neue größere Geschäftsunternehmen gegründet, trotzdem im Sommer 1866 der Krieg zwischen Preußen und Oesterreich unsere Heimat in Mitleidenenschaft zog.

# Barockstadt Dresden und ihr Meister Matthes Daniel Pöppelmann,

zum 200. Todestag M. D. Pöppelmanns, des Meisters des Dresdner Zwingers.

Wer das schöne Dresden besucht, wird wohl den stärksten Eindruck von dem barocken Geist der Stadt erhalten, wenn er den Zwinger betritt. Kein Wunder, wenn dieser Bau zum Sinnbild Dresdens geworden ist. Aber eigenartig: Ueber seinem genialen Werke hatte man den Künstler selbst fast vergessen gehabt, der es schuf.

Wie in allen Zeiten großer kultureller Taten, fanden sich ein Fürst als großzügiger Bauherr und ein Künstler von außergewöhnlichem Format zueinander: August der Starke, König von Polen und Kurfürst von Sachsen, und Matthes Daniel Pöppelmann. Gewiß, der Fürst gab die Anregung und den Antrieb zum Bauschaffen dieser Zeit in Dresden. Seine weitgespannten politischen Pläne verlangten das. Daß er aber in einer Zeit, in der französische Baukunst Trumpf war, einen deutschen Künstler sich zum Berater und zum Gestalter seiner Ideen wählte, das muß man ihm hoch anrechnen. Denn deutsch war der Künstler und deutsch war sein Schaffen durch und durch.

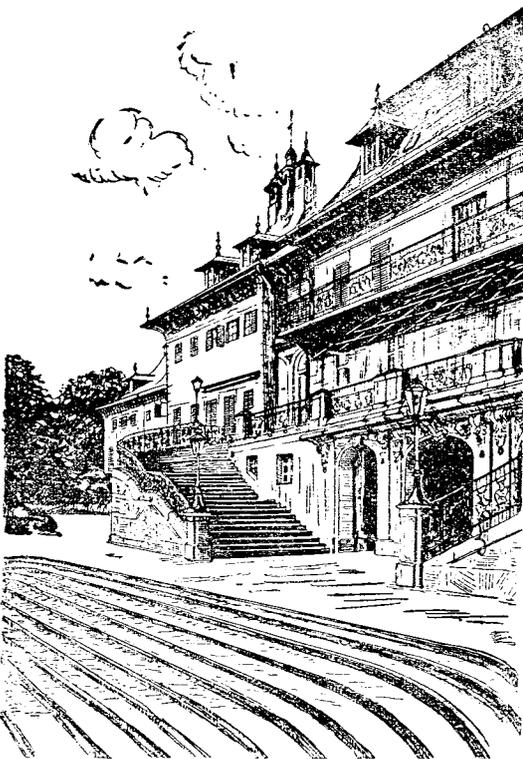
Woher kam Matthes Daniel Pöppelmann? In Herford in Westfalen ist er 1662, Anfang Mai, geboren. 1686 — also 24 Jahre alt — kam er an das Hofbauamt nach Dresden, das ihm zur Statt seines Wirkens und seines Schicksals werden sollte. Um 1700 hören wir erstmalig von Bauten seiner Kunst. Es sind Bürgerhausbauten, die er als Privatarchitekt errichtete. Der Fürst wurde auf ihn aufmerksam. Er wird Baufondakteur, 1705 Landbaumeister und trat damit dem Fürsten als Berater zur Seite. Kriegszeiten hemmten zunächst das Bau-

schaffen Dresdens. Erst 1709 kommt der Befehl zum Bau des ersten großen Werkes Pöppelmanns: einer Orangerie, die im weiteren Verlauf der Entwicklung zugleich zum bedeutendsten seiner Werke, zum Dresdner Zwinger werden sollte. Der Sinn dieses Bauwerkes ist viel umstritten gewesen. Man meinte, den Vorhof eines nicht gebauten Schlosses vor sich zu haben. Dies ist aber tatsächlich niemals gedacht gewesen, sondern der Zwinger sollte der Orangengarten sein und bei Bedarf: der große Festplatz für die künstlerisch ausgeschmückten sportlichen Schaustellungen des Hofes. Die weiten Galerien waren im Winter das Schutzgehäuse für die Orangen, im Sommer waren es die regengeschützten Wandelhallen für die Besucher der Orangerie und die Zuschauer bei den Feiten.

Benachbart dem Zwinger steht ein weiteres Bauwerk des Meisters Pöppelmann: Das Taschenbergpalais, das sich mit seiner Fassadengestaltung den Dresdner Wohnhausbauten der Zeit anschließt, auf die Pöppelmann großen Einfluß ausgeübt hat. Jahrzehntelang haben die großen Schloßbaupläne des Fürsten für Dresden den Künstler beschäftigt. Zu Studienzwecken war er deshalb in Wien, in Italien und in Paris. In Warschau, der Residenz des polnischen Reiches, war er oft tätig und plante den Umbau des Königsschlosses über der Weichsel. Wie in Dresden, so kamen auch in Warschau die Schloßbaupläne nur zum geringsten Teil zur Ausführung. Immer wieder tauchen neue Pläne auf, die vom Fürsten angeordnet und betrieben werden: Schloßbauten in Großsedlitz bei Pirna: Heute noch sind die Reste der Riesengartenanlage von einer überwältigenden Schönheit. Lustschloß Pillnitz an der Elbe: Wer kennt es nicht? Die schmucken Elbdampfer fahren noch heute an der imposanten Freitreppe vorbei, die den Schloßbau im



Jagdschloß Moritzburg bei Dresden. Ursprünglich eine Gründung des Kurfürsten Moritz von Sachsen, erhielt durch den Umbau 1722 bis 1730 von M. D. Pöppelmann auf Befehl Augusts des Starken seine heutige Gestalt. Es ist ein stattlicher Barockbau mit starken runden Ecktürmen inmitten eines 890 Meter langen und 240 Meter breiten Waldsees.

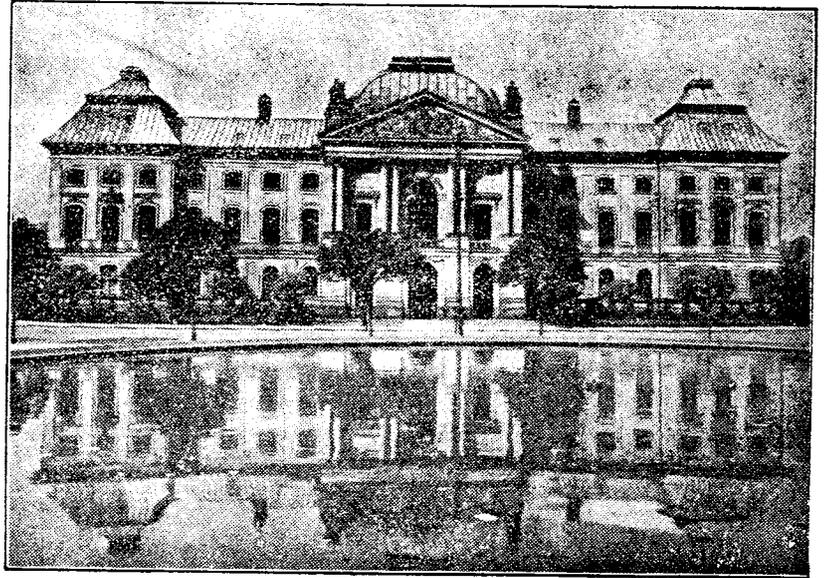


Schloß Pillnitz an der Elbe, das sich August der Starke 1722 bis 1723 von seinem 2. Hauptbaumeister Pöppelmann und Longuelune erbauen ließ. Die Bauweise zeigt, vor allem in den Säulengliedern, leichte Anklänge an den chinesischen Stil.

jänen Stil mit der Elbe verbindet. Jagdschloß Moritzburg: Wuchtig und trugig liegt es mitten in die großen Teiche hineingestellt. In der Dresdner Neustadt, an deren Gesamtausbau der Meister stark beteiligt war, liegen weitere Werke seiner Hand. Das Japanische Palais, ein Porzellanpalast von Ausmaßen, die auch heute noch einzigartig in der Stadt sein würden. Die Innenausstattung wurde nie fertig. Vor 150 Jahren bezog dann die Bibliothek des Fürsten das Gebäude und füllt heute sämtliche Stockwerke. Es ist die Sächsische Landesbibliothek. Auch mit technischen Bauwerken, wie Brücken und Stadt-toren sowie mit kirchlichen Bauten ist Pöppelmann beschäftigt gewesen. Die alte Dresdner Augustusbrücke — die von der Stadtmitte zur Neustadt hinüberführte — war eine Tat seiner reifen Kunst. Die Neustädter Dreikönigskirche hat er gemeinsam mit dem Ratszimmermeister George Bähr, dem Erbauer der

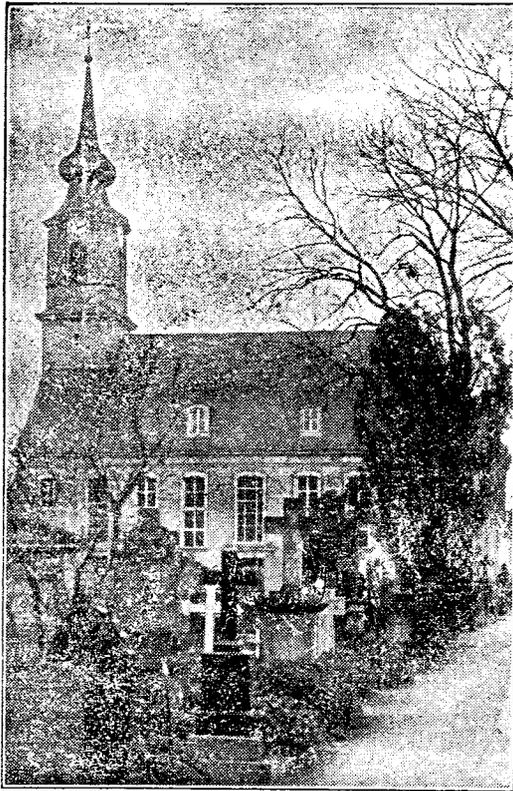


Bildnis Matthes Daniel Pöppelmanns, des Oberlandbaumeisters August des Starken (nach einer Zeichnung von H. Höfer). Pöppelmann wurde geboren Anfang Mai 1662 in Herford in Westfalen u. starb am 17. Januar 1736 in Dresden.



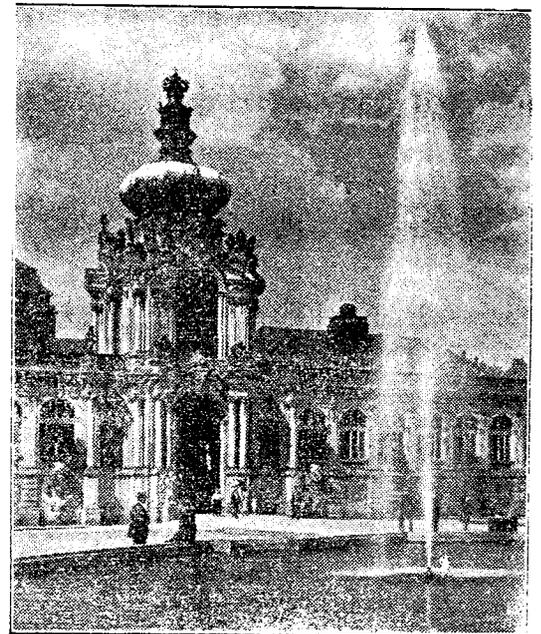
Japanisches Palais in Dresden,

erbaut 1715—17 von Pöppelmann für den Grafen Flemming, später von August den Starken angekauft, der es von Longuelune in Gemeinschaft mit Pöppelmann in der Absicht umbauen ließ, dieses mit Sammlungen chinesischen und japanischen Porzellans (daher der Name) auszustatten. Seit 150 Jahren birgt das Palais die sächsische Landesbibliothek.



Matthäuskirche in Dresden-Friedrichstadt, die von Matthes Daniel Pöppelmann erbaut wurde und die sein Erbbegräbnis enthält.

Frauenkirche, errichtet. Das Pillnitzer Bergkirchlein ist sein Werk. Besonders aber die *Matthäus-Kirche* in der Dresdner Friedrichstadt, die sein Erbbegräbnis enthält und auch mit ihrem Namen an den großen Meister erinnert, der hier vor 200 Jahren seine letzte Ruhestätte fand. Die hier aufgeführten Bauten liegen alle in und um Dresden. Der Name Pöppelmann und der Geist und das Gesicht der Barockstadt Dresden sind eng miteinander verbunden. Pöppelmann war es, der das schöne Dresden, das wir noch heute bewundern, formte. Denn seine Bauten gaben den Grundton an, nach dem durch Generationen hindurch am Stadtbild weiter gearbeitet wurde. Willst Du aber diesen Geist recht verstehen, dann geh an warmen Sommerabenden in die Mozartserenaden im Zwingerhof. Wenn im Licht verborgener Scheinwerfer die Steingestalten am Wallpavillon Leben zu bekommen scheinen, wenn zu ihren Füßen ein Orchester von Geigen und Flöten alte Weisen spielt, wenn die vieltausendköpfige Menge andächtig lauscht und andachtsvoll das Meisterwerk Matthes Daniel Pöppelmanns bewundert, dann spürst Du, daß die Kunst des Meisters über zwei Jahrhunderte hinweg noch heute ihre geheimnisvolle Macht ausübt. Die Kunst Pöppelmanns steht uns heute so lebensnah wie noch nie. H. G. E.



Zwinger-Kronentor in Dresden, 1711 bis 1722 von M. D. Pöppelmann unter August dem Starken errichtet.

# Schinnerhannes /

**Der Stülpner-Karl des Hunsrück  
Das Leben eines Entwurzelten**

Copyright by Dr. Vogt-Kaiserslautern

Sämtliche Bilder Foto Vogt

(12. Fortsetzung.)

Schinnerhannes war ein idealer Untersuchungsgefangener. Von einer ganz entwaffnenden Offenheit, daß er sich gar bald die offenkundige Sympathie des Untersuchungsrichters erwarb. Er gab auch unumwunden den Zweck seiner Wahrheitsliebe an: „Ich habe Verbrechen begangen und schwere Strafen verdient, ich will sie mit Standhaftigkeit ertragen, nur wünsche ich, daß es keine Todesstrafe sein möge.“

Aber was kann man schon versprechen, wenn man beim Untersuchen ist. Ohne des Schinnerhannes Offenheit wäre wohl ein ganz großer Teil der Schandtaten nicht ans Licht gekommen. Schinnerhannes legte das ganze Treiben seiner Bande und ihrer Fehler klar. Es war eine Organisation, die die Franzosen erst nach und nach ahnen ließ, daß hier beinahe eine Verschwörung ernstesten Ausmaßes vorlag. Ein richtiger politischer Funke in diesen ganzen Plan hinein und die französische Machtstellung am Rhein hätte sich verteuftelt in acht nehmen müssen. Aber zum politischen Rebell schien der Hannes doch nicht das Zeug zu haben.

Die Folgen der Schinnerhannes'schen Offenheit waren zahlreiche weitere Verhaftungen. Die Zahl der Zeugen schwoll mächtig an. In Mainz brach eine Wohnungsnot aus, so viele Menschen mußten in Sachen Schinnerhannes nach Mainz wandern.

Aber auch die Freunde an Nahe und Hunsrück ruhten nicht. Es wurde Geld zur Befreiung des Schinnerhannes gesammelt und ansehnliche Summen kamen zusammen. Wo es nicht so freiwillig ging, half man durch Drohungen nach.

Eines Tages erhielt Hannes endlich die Erlaubnis, regelmäßig sein Zulchen besuchen zu dürfen. Wächter mit scharf geladenen Gewehren waren seine Begleitung bis in die Zelle Zulchens. Das war ein Wiedersehen! Hannes war so lieb zum Zulchen, daß die Wächter vor Rührung wegblicken mußten. Hannes jagte alle Trostworte, um Zulchen gelassen zu machen, daß sie ihre schweren Stunden ertrage.

Während Schinnerhannes beim Zulchen war, teilte der Wächter gerade die Brote aus. Als er die Zelle des Schinnerhannes leer fand, nahm er an, der Schinnerhannes sei beim Untersuchungsrichter und reichte das für Hannes vorgesehene Brot in die Zelle des Feger. Der wurde durch den zu dieser Zeit ungewohnten Brotempfang stutzig und hieb das Brot gleich auseinander und siehe da, mit seinem Klang sprang eine scharfe Säge und eine Feile aus dem Brot. Es war also gelungen, von außen Hilfe zu schicken. Feger machte sich gleich an die Arbeit und hatte nach wenigen Tagen einen Ausgang durch den Abort auf das Dach der Wärterwohnung geschafft. Bei dieser mühsamen Arbeit hatte er sich mit einem Mitgefangenen verständigt und ihm zugesagt, ihn ebenfalls zu befreien. Dadurch blieb er einen Tag länger in seiner Zelle, um des Mitgefangenen Bemühungen, zu ihm zu gelangen, abzuwarten. Das war das Unglück. Wenige Stunden, bevor die Zwei gemeinsam den Ausbruch wagen wollten, wurden in des Feger Zelle noch ein paar Gefangene gesperrt, sodaß an eine Flucht nicht mehr zu denken war.

Schinnerhannes hatte von diesem Versuch seiner Freunde, ihm Ausbruchswerkzeuge einzuklammern, keine Ahnung.

Die Untersuchungen nahmen ihren Fortgang. Allüberall erzählte man von der Ritterlichkeit des Hannes. Die Frauen, insbesondere sein Zulchen, hielt er aus allen Dingen draus. Sie waren in keiner Weise mitschuldig, wie Schinnerhannes immer und immer wieder erklärte.

Die Schauspielerin, die er normals so nett bewirtet hatte, als sie auf der Reise nach Mainz war, besuchte ihn und lebte allabendlich in Bewegung, um das Los des Schinnerhannes zu erkundigen. Sogar eine Prinzessin ließ sich eines Tages blicken, um das Schicksal des Schinnerhannes hören zu können und ihn ihrer Sym-

pathien zu versichern. Es verbreitete sich eine ganz wohlwollende Stimmung um den Schinnerhannes, die eventuell nicht ohne Einfluß auf das Urteil sein konnte. Durch sein vorbildliches Betragen erreichte es Schinnerhannes, daß man ihm die Erlaubnis gab, sich mit Zulchen trauen zu lassen.

Das war eine Hochzeit im Turm zu Mainz!

Hinter Kerkermauern hatten die Zwei endlich die Gelegenheit, das nachzuholen, was sie seit Jahren ersehnten. Wenige Tage nach der Trauung genas Zulchen eines Bubens, den man auf den Namen Franz Wilhelm taufen ließ. Die Freude des Schinnerhannes war unbeschreiblich. Mit unäuglicher Liebe hing er an dem Kind und freute sich unendlich darauf, wenn die Stunde kam, wo er jeden Tag mit Zulchen sprechen und sein Kind sehen durfte.

„Zulchen, nun han mir doch, was uns seit langem fehlt. Und gesund is der Kerl, guck, Zulche, er hat genau dein Meugelcher, dein Rußmündche. Un die Nas hat er vun mir und die Händ vun dir und schwarze Haar kriegt das Bübelche. O, Zulche, wie wolle mir zusammenhalte, wenn mei Straf herum is. Gelt, Zulche, un der Bub soll was richtiges lerne und net so weit kumme, wie ich, gelt, Zulche, das wolle mir uns verspreche.“

Und Zulchen meinte glücklich: „Ja, Hannes, wenn du nur recht hast, sicher hast du recht, so schlecht bist du net und die Tote hast du net uff dem Gewisse, das kann ich beschwöre und deshalb kanns net so schlimm komme.“

„Zulche, drauße bei Münster, do wolle mir uns ein Häusche ankaufe, hunnert Gulden hab ich noch. Und unjer Franz Wilhelm solls emol schöner han, wie mir zwei, gelt Zulche, und du hilfst mir, daß ich nimmer steh! Es is doch nichts richtiges, das Räuberlebe.“ —

Dit dachte der Hannes auch an seine Mutter. Was die jetzt wohl machen würde? Man jagte ihm, sie werde immer kindlicher. Der Vater sah ja schon seit langem in Mainz im Gefängnis und war auch angeklagt.

Den Feger transportierte man eines Tages nach Köln ab, da er dort seine Hauptverbrechen begangen hatte. Dort wurde er auch geköpft.

Die Akten des Untersuchungsrichters aber schwoollen mehr und mehr an. Riesige Foliobände — 6 an der Zahl — enthielten die Taten und Schandtaten des Schinnerhannes und seiner Bande. Diese Akten wurden gedruckt und den Geschworenen in französischer und deutscher Sprache vorgelesen. Es gab keinen Gerichtssaal in Mainz, in dem man den Prozeß halten konnte, deshalb richtete man einen Konzertsaal her. Wenige Wochen vorher hatte hier W. A. Mozart ein Konzert gegeben. 68 Angeklagte erschienen hier vor den Schranken des Gerichtes. Höchstens 500 Menschen konnten als Zuhörer eingelassen werden. An den Hauptprozeßtagen erklimmen die Eintrittskarten die phantastische Höhe von 24 Franken pro Person.

36 Geschworene befaßten sich mit dem Urteil. Vom Ankläger wurden alle Bauern und kleinen Leute ausgeschlossen, die Verteidigung lehnte alle Juden als Geschworene ab.

Zwei volle Tage brauchte der Generalankläger zur Verlesung der Anklageschrift. Zwei Wochen dauerte die Beweisaufnahme. Während des Prozesses zeichnete ein Maler die Köpfe der Angeklagten.

Die Anklageschrift belastete in 4 Punkten den Schinnerhannes schwer: Die Ermordung des Klaffenlos, die Erschöpfung des Müllers Riegel, die Folter an der alten Frau auf der Farnmühle, und endlich der „Teufelmord“ an dem alten Mann von „Intellektueller Urheberschaft“ war viel zu hoch.

Am Nachmittag des 19. November zog sich das Gericht mit den Geschworenen zur Beratung zurück. Um Mitternacht wurde das Urteil verkündet. Während der ganzen Zeit nahm Schinnerhannes eine musterhafte Haltung ein. (Fortsetzung folgt)

## Bilder aus aller Welt



### Generalprobe in der Deutschlandhalle

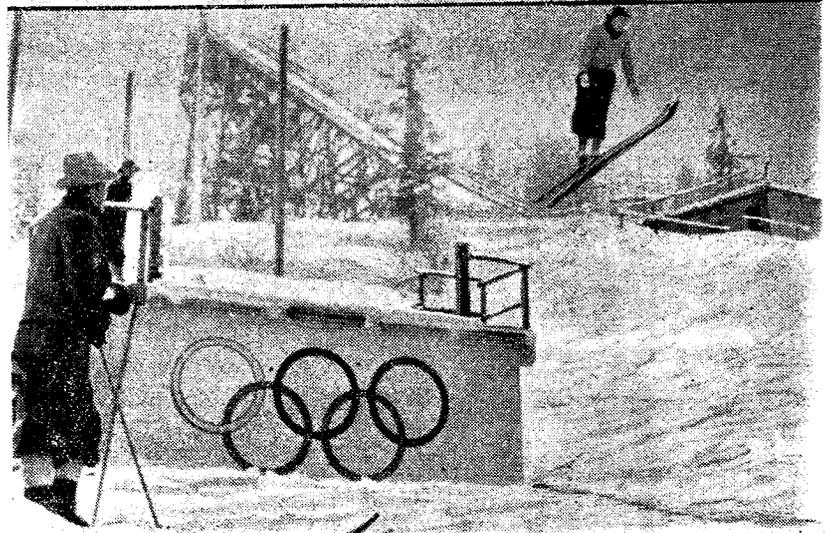
Das Trompeterchor der SS. mit dem Kesselpauker an der Spitze bei der Generalprobe für das kürzlich stattgefundene Internationale Reit- und Fahrturnier in Berlin, das diesmal bekanntlich in der Deutschlandhalle stattfand.

(Heinrich Hoffmann, R.)

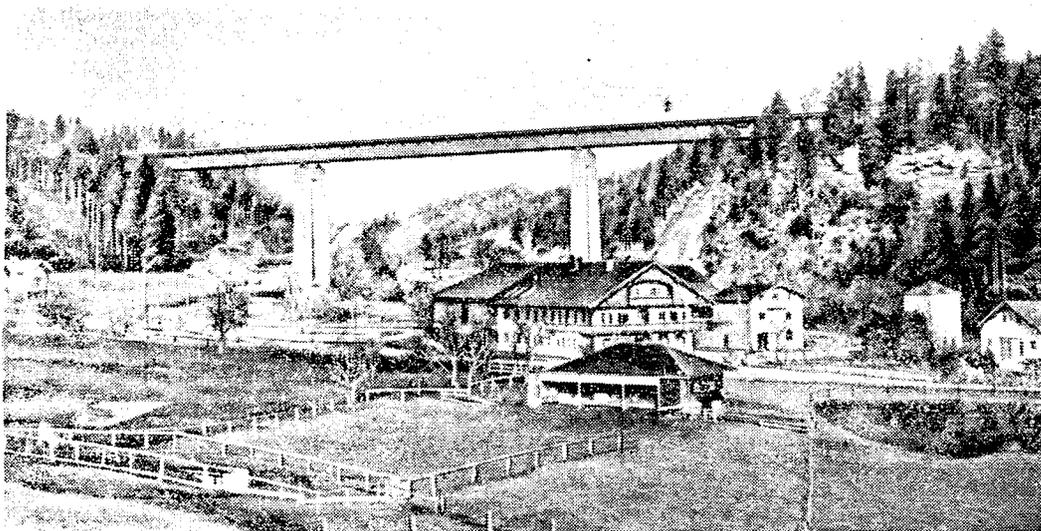


### Hochbetrieb in Garmisch-Partenkirchen

Beistehend zeigen wir einige interessante Bilder von den Olympischen Winterspielen in Garmisch-Partenkirchen. Oberes Bild: Die amerikanische Bobmannschaft eifrig beim Training. Unteres Bild: Die Schweden trainieren auf der kleinen Olympia-Schanze. Sven Carlsson (Langlauf und Sprung) bei einem Sprung.



(Deutsche Presse-Photo-Zentrale, Weltbild, R.)



### Mangfall-Brücke dem Verkehr übergeben

Eine der imposantesten Bauten der Reichsautobahnen ist die neue Brücke über die Mangfall, die jetzt im Rahmen der Teilstrecke München—Schliersee ebenfalls dem Verkehr übergeben wurde. Sie bedeutet gerade im Winter eine bedeutende Verkehrserleichterung, da sie die beschwerliche Durchquerung des Mangfall-Tales erspart.

(Atlantik, R.)