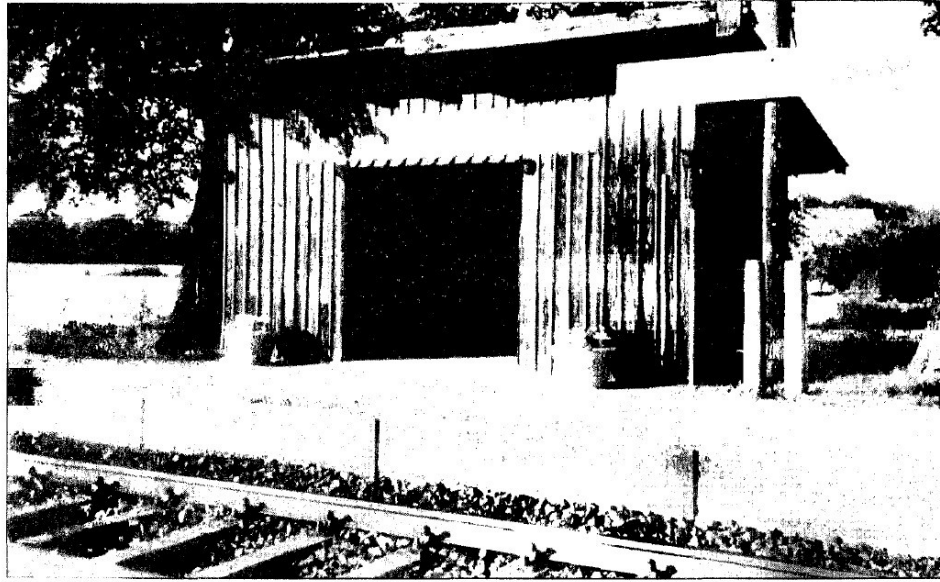


Wo Chasowskim zastanišču – něšto ze zaštosće
a přitomnosće

WOT DECEMBRA 1890 JĚZDŹA ČAHI PŘEZ WJES

*Nětko je so ličba nakładnych čahow z wuhlom chětro pomjerišita/
Železnica je wjele ze swojeho něhdyšeho wuznama přisadžiła/
Hladajo na nowe položenje směmy tohodla na přichod našeho
a tež wšitkich druhich zastaniščow wćipni być*



Kóžda wěc ma swoju stawiznu, dlěšu a krótsu, staršu abo młódsu. Tež naše zastanišće železnicy ma swoju. Smě tola hižo na wjace hač stoletne wobstaće zhladować. Wšak jeso před třomi lětami spominało na to, zo je 2.12.1890 přeni čah z Budyšina pfez Chasow do Rakec jět. K wulkemu swjećenju jubileja njebě pjenjez. Tuž je so jenož spominało, tež w Serbskich Nowinach. To wšak dosaha. Njeje trjeba, kóždu rónčnicu wulce swjećić.

Z toho časa mamy potajkim swoje zastanišće z čakarnju. Drjewjane twarjenčko ma rjenje rězbarjene hrjady. Tuž drje je prawdžepodobne, zo je to přenotne wuhotowanje. Skičeše wšak w zašłych lětach trochu bėdny začić. Tohodla nas wosebje spokoja, zo bu w zašlej nazymje rjenje wuporjedžane. Kipre deski so z nowymi narunachu, lawka so zwuporjedža a třeča dōsta nowy kryw. Skōnčnje bu chěžka znufka a zwonka rjenje wobarbena a skići nětko zaso porjadny začić. Trěbne bě to hižo dawno. Ale te lube pjenjezy tu njeběchu. Nětkle su to ABMnicy gmejny wobstarali. Wobsteješe mjenujcy strach, zo so chěžka po dalšich lětach zanječanja wjace sporjeźić njehodźi. Snano bychu nam jako narunanje někajku nowočasnju ze železa a šklenicy sadžili, kiž so do wjesneho wobrazu njehodźi. Džakowni smy tež, zo Baierec zahrodnistwo postajenej sudobje w lěcu stajnje z pyšnymi kwětkami zastaruje. Bohužel su tež ludzo, kotrymž je porjad w chězce smorže a za wotpadki ani tam postajene připrawu njewužiwa. Tohodla je derje, zo mamy tohorunja tajkich, kotřiž

tam zaso wurjedža. Džakowni smy nimo toho, zo so na taflach znowa serbski napis runoprawnje jewi. Bě tola dwurěčne pomjenowanje zastaniščow hakle poschwalenju Serbskeho zakonja 1948 moźne.

Z astanišće pomni zawěsće lěpše železniske časy hač je džensa mamy. Bě něhdy wulke wudobyće za našu mału wjes. A njeje njemožne, zo su nam něhdy susodne wsy tajki postup tróšku zawidzeli. W dowojńskich lětach, hdyž hišće busy njejezdžachu a tež awta njeběchu, su wjesnjeno bóle na železnicy pokazani byli, jeli nochcychu z kolesom do města jět. Burske žony z Luha, Krōncy a Holešowskeje Dubrawki přistupichu často w Chasowje ze swojimi korbami a wačokami, hdyž chcychu na sobotne Budyške wiki. A sčerpnemu lokomotiwnikaj kiwaše abo lubješe so tolstu cigara, hdyž na zdaloka kiwacych chwatacych hosći z wotjězdom wokomik dočaka.

Tež Budyšnje swoj čas železnicy za kōncydzenske wulity pilnje wužiwa. Wustupjo w Chasowje z čaha, pučowachu pěši po čichich holandskich ščežkach a zanjesenych hač-njach hatow do idyliskeje Holešowskeje Dubrawki. Tam popfachu sej w znatej Bombrachec "Holanskej kočmje" trochu wotpočinka a so nawječor zaso z čahom domoj wróćichu. Zastanišće měješe spočatnje hač do našeho časa tež pōdlanske kolije za wotestajenje wagonow. Tute předewšēm knježi dwor za wotwožowanje bėrnaw a cokorowaje rěpy wužiwaše. Po zemskiej reformje a rozpušćenju kublow tudyši ratarjo kolije za podobne zaměry

dale wužiwa. Samo wahu za zapřahi na ležownosć natwarichu. Po wutworjenju prodrustwoweho wulkoratarstwa pak so cyła připrawa bōrže přemalo wukonliwa wopokaza a bu z kolijemi zwottorhana.

Z džensa žiwych wjesnjawow drje lědma što pomni, zo měješe so zastanišće zwopředka natwaric na tamnej stronje puča na knježu luku. Wsusodstwie sydlacy ratar pak so sčasom hōršeše, zo změje přez trěbne wysoke nasypanje puča čezje při zajězdze do swojeho statoka. A jemu so prawo dōsta! Njedaloko čakarnje steješe něhdy mjeńša drjewjana klětka. Wona bě předwidžana za tak mjenowane wosebite čłowjeske potreby. Ta pak je so w powojńskich lětach wotpalila a bu po tym dowotstronjena.

Kōnc zašleho lěttotka rozwiwaca so industrija pytaše železnicy za transport swojich tworow wužiwać. Tak da tehdomniši wobsedzer Adolffowej hěty von Einsiedel natwaric wuskokolijowu železnicy wot swojeje twornje w Chrōsće pfez Łomsk a Łupoj hač do Chasowa. Džěla sospočatk žnjenca 1891 zahajichu a hižo 22.4.92 so čara wobchadaj přepoda. (Hlej k tomu nastawek knj. M. Thiemannna w Serbskej protyce 1985, str. 134.) Wobhonjo so na zakładze nastawka w zašłych lětach pola staršich ludži blišeje wokoliny, zhonich wosebje polak P. Jenki we Łupjanskej Dubrawce něšto drobnotkow. Mjeztym njebohi, a tehdy nimale 90lětny duchownje doše hibičiwý starc wěžeše so hišće došć žiwje na swoje džěca-će lěta dopomnić. Tehdy wobšěrne lěsy mjez Łupjanskej Dubrawku a Chasowom

buchu dla natwara wuskokolijowje železnicy a wosebje po založenju noweho rězaka we Łupoji popušćane. Dobyta lochka pōda so na malo wunošne pola a łuki přetwori. W Chrōstowskej tworni palachu so tehdy retorty a šamoty za wulkopjecy rozwiwaceje so industrije. Při wudobywanju trěbneje hlíny (najskerje hač do lěta 1914) džělaše tež wjěša ličba najatych Rusow a Polakow z Galiciskeje. Niskeje mzydy a dalšich špatnych džělowych wuměnjajow dla nastachu w zawoźe často njeměry. Rokočenja pak so samo z pukami a druhimi krutymi napravami chłostachu. Wudžělki zawoda so po małej železnicy ke Chasowskemu zastanišču Budyško-Rakečanskeje železnicy wožachu. Tule měješe wězo normalny wotstawek kolijow. Prašenje přechoda wagonow z normalnych na wuske kolije a nawopak so na poměrnje jednore wašnje rozrisa. Pod wōski wagonow z normalnym wotstawkom kolesow připiny so připrawa (Kollbock) z kolesami z wotstawkom wuskih kolijow. Běchu-li po wotbočenju normalne kolije ke koncej, kuleše so wagon hnydom po kolesach tuteje připrawy po wuskih kolijach dale. Po přechodze wot wuskih na normalne kolije so připrawa zaso wotpiny a wagon kuleše so zaso po swojich kolesach. Tróšku je to tež na wobrazu w protyce widžec. Na tute wašnje zalutowa so kōž-dežkuli překładowanje tworow. Na zastanišču njebě wšak žanychkuli kōlnjow za skladowanje. Čahi běchu nimo toho jeno wokoło pjeć wagonow dothe a čah trjebaše za 7 km puča dwě hodzinje. Po wulkich dešćach so druhdy stawaše, zo so wagony po puču zwrōćichu, dokołž njeběše pōdloha w pėskojtej pōdze došć wobtwjer-

dzena. Tajke njezbožo načini wězo tōjšto wušparanjow. Stawachu pak so tež češ njezboža. Hižo tři tydženje po zahajenju wobchada, 14.5.1892, rozprawjeja Serbske Nowiny wo přnim smjertnym njezbožu. Při wotjězbje čaha bě sobujěducy spinar z wagonu na kolije padnyl a bu přejědženy. Nošnosć kolijow měješe wobydler Łupjanskeje Dubrawki stajnje dohladować. Trěbny grat za mjeńše porjedžanja měješe w małym wozydle, kiž sej po kolijach dale čičeše. Po njedželah, hdyž džělo wotpočowaše, pak sebi wjesni hōlcy tute jězdžito wupočowachu a so wjesele z nim wujězdžowachu. Bě to rjana zabawa za tehdy chudu holansku džěčinu. – Po natwarje čary z Radworja do Wōsporka w lěce 1906 bu mała železnica zbytna a so zwottorha.

Haj, pisane su naše stawizny. Z nastawka je čitar něšto zhonil ze zaštosće a přitomnosće našeho zastanišća. Zdobom nanuzuje so nam wězo prašenje za jeho přichodom. Po politiskim přewroće je so ličba z wuhlom nakładznych čahow chětro pomjerišita. Potřeba w industriji, ratarstwie a domjacnosćach je wuznamnje spadnyla a budže so lědma znowa stopnjawa. Hižo došć krōtke wosobowe čahi jězdža nimale pōzdne. Železnica je wjele ze swojeho něhdyšeho wuznama přisadžiła. Njeliči so wjace, w času, hdež dyrbi so wšitko ličic hodžec. Hladajo na nowe položenje směmy tohodla na přichod našeho a tež wšitkich druhich zastaniščow wćipni być.

Textst a foto: Arnošt Grofa

Über die Quooser Haltestelle- etwas aus der Vergangenheit
und der Gegenwart

VON DEZEMBER 1890 FAHREN ZÜGE DURCH'S DORF

**Gegenwärtig hat sich die Zahl der Güterzüge mit Kohle erheblich verringert /
Die Eisenbahn hat viel von ihrer einstigen Bedeutung eingebüßt /
Angesichts der neuen Lage dürfen wir deshalb auf die Zukunft unserer und
auch aller anderen Haltestellen neugierig sein**

Übersetzer: Punkt A

Jedes Ding hat seine Geschichte, eine längere oder kürzere, ältere oder jüngere. Auch unsere Haltestelle der Eisenbahn hat seine. Sie darf doch schon auf das mehr als ein hundertjähriges Bestehen blicken. Gleichwohl wurde vor drei Jahren daran erinnert, dass 2.12.1890 der erste Zug aus Bautzen über Quoos nach Königswartha gefahren ist. Zur großen Feier des Jubiläums gab es kein Geld. Es wurde dessen nur gedacht, auch in der Sorbischen Zeitung. Das reicht ja. Es ist ja nicht nötig, jeden Jahrestag groß zu feiern.

Aus dieser Zeit haben wir also unsere Haltestelle mit Warteraum. Der Holzbau hat schön geschnitzte Balken. Daher ist es wohl wahrscheinlich, dass es die ursprüngliche Ausführung ist. Es bot jedoch in den vergangenen Jahren einen etwas verwahten Eindruck. Deshalb sind wir sehr zufrieden damit, dass im vergangenen Herbst die schlechten Bretter durch neue ersetzt wurden, die Bank ausgebessert wurde und das Dach eine neue Decke bekam. Endlich wurde das Haus innen und außen schön gestrichen und macht jetzt wieder einen ordentlichen Eindruck. Notwendig war das schon lange. Aber das liebe Geld war nicht da. Jetzt haben es die ABM-Männer der Gemeinde besorgt. Es bestand nämlich die Gefahr, dass sich das Haus nach weiteren Jahren der Vernachlässigung nicht mehr reparieren lässt: Vielleicht würden sie uns als Ersatz irgendeine neuzeitliche aus Eisen und Glas hinsetzen, die nicht ins Dorfbild passt. Dankbar sind wir auch dafür, dass die Gärtnerei Bayer dort aufgestellte Gefäße im Sommer immer mit prachtvollen Blumen versorgt. Leider gibt es auch Leute, denen Ordnung im Häuschen egal ist und für Abfälle nicht einmal die dort aufgestellten Behältnisse nutzen. Deshalb ist es gut, dass wir Leute haben, die dort immer wieder sauber machen. Dankbar sind wir außerdem dafür, dass auf Tafeln erneut die sorbische Aufschrift gleichberechtigt erscheint. War doch die zweisprachige Benennung der Haltestellen erst nach der Verabschiedung des Sorbengesetzes 1948 möglich.

Der Haltepunkt erinnert sich sicherlich besserer Bahnzeiten als wir sie heute haben. Er war einst eine große Errungenschaft für unser kleines Dorf. Und es ist nicht unmöglich, dass uns einst die Nachbardörfer um so einen Fortschritt etwas beneidet haben. In den Vorkriegsjahren, als noch nicht Busse fahren und auch keine Autos waren, waren die Dorfbewohner mehr auf die Eisenbahn angewiesen, wenn sie nicht mit dem Fahrrad in die Stadt fahren wollten. Bauernfrauen aus Luga, Krinitz und Holscha-Dubrau stiegen oft in Quoos mit ihren Körben und Taschen ein, wenn sie auf den Bautzener Markt wollten. Dem geduldigen Lokomotivführer winkte gelegentlich eine dicke Zigarre, wenn er auf die aus der Ferne winkenden Gäste mit der Abfahrt einen Augenblick wartete.

Auch die Bautzener nutzten seinerzeit die Eisenbahn für Wochenausflüge fleißig. Aussteigend in Quoos aus dem Zug, wanderten sie zu Fuß auf stillen Heidewegen und abgelegenen Teichdämmen in das idyllische Holschdubrau. Dort gönnten sie sich in der bekannten Bombrachs "Heideschänke" eine Ruhepause und kehrten am frühen Abend wieder mit dem Zug zurück. Die Haltestelle hatte anfangs bis zu unserer Zeit ein Nebengleis für das Abstellen von Waggons. Diese nutzte vor allem der Gutshof für die Abfuhr von Kartoffeln und Zuckerrüben. Nach der Bodenreform und Auflösung der Güter nutzten hiesige Landwirte die Gleise für ähnliche Zwecke. Sogar eine Waage für Gespanne wurde auf dem Grundstück gebaut. Nach der Bildung der Genossenschafts-Großflächenwirtschaft erwies sich die gesamte Anlage aber bald zu wenig leistungsfähig und wurde mitsamt den Gleisen abgerissen.

Von den heute lebenden Dorfbewohnern weiß wohl kaum jemand, dass die Haltestelle ursprünglich auf der anderen Straßenseite auf die herrschaftliche Wiese errichtet werden sollte. Der in Nachbarschaft siedelnde Landwirt beschwerte sich aber rechtzeitig, dass er wegen der notwendigen hohen Damm-Aufschüttung Schwierigkeiten bei der Einfahrt in sein Gehöft haben würde. Und er bekam Recht! Unweit des Wartehauses stand einst ein kleinerer Holzkasten. Er war vorgesehen für die sogenannten menschliche Bedürfnisse. Dieser aber ist in den Nachkriegsjahren abgebrannt und wurde danach abgeschafft.

Übersetzer: Punkt B

Die sich Ende des 19. Jahrhunderts entwickelnde Industrie suchte die Bahn für den Transport von eigenen Produkten zu nutzen. So ließ der damalige Besitzer der Adolfschütte von Einsiedel eine Schmalspurbahn von seinem Werk in Crosta über Lomske und Luppä bis nach Quoos errichten. Der Arbeitsbeginn war im August 1891 und schon am 22.4.92 wurde die Strecke für den Verkehr übergeben. (Siehe dazu der Artikel von Fr. M. Thiemann im Serbska protyka 1985, S. 134.) Ich habe mich aufgrund des Aufsatzes in den vergangenen Jahren bei älteren Menschen aus der näheren Umgebung erkundigt und erfuhr besonders bei k. P. Jenke in Luppä einige Einzelheiten. Der inzwischen verstorbene und damals fast 90jährige geistig recht rege Greis wusste sich noch recht lebendig an seine Kinderjahre zu erinnern. Damals gab es umfangreiche Wälder zwischen Luppä und Quoos die Ende des vorigen (19.) Jahrhunderts wegen des Baus der Schmalspurbahn und besonders nach Gründung eines neuen Sägewerkes in Luppä gefällt und gerodet wurden. Der gewonnene leichte Boden wurde zu wenig ergiebigen Feldern und Wiesen umgewandelt. Im Crostaer Werk brannte man damals Retorten und Schamotte für Großöfen der sich entwickelnden Industrie. Beim Abbau des dafür notwendigen Lehms (wahrscheinlich bis zum Jahr 1914) arbeiteten auch eine größere Anzahl an angeworbenen Russen und Polen aus Galicien. Wegen niedrigem Lohn und weiterer schlechter Arbeitsbedingungen entstanden im Betrieb oft Unruhen. Die Aufwiegler wurden aber mit Schlägen und anderen harten Maßnahmen bestraft. Die Produkte des Betriebes wurden über die kleine Eisenbahn zur Quooser Haltestelle der Bautzen-Königswarthaer Eisenbahn gefahren. Diese hatten natürlich einen normalen Abstand der Schienen. Das Problem des Übergangs der Waggons mit normalen auf enge Gleise und umgekehrt wurde auf recht simple Art und Weise gelöst. Unter die Achsen der Waggons mit normalem Abstand der Räder befestigte man eine Vorrichtung (Kollbock) mit Laufrädern für den engen Abstand der Gleise. Waren nach dem Abbiegen die normale Gleise zu Ende, rollte der Waggon sofort auf den Rädern dieser Vorrichtung auf den engen Gleisen weiter. Nach dem Übergang von den engen auf normale Schienen entfernte man die Vorrichtung und der Waggon rollte wieder auf eigenen normalspurigen Laufrädern. Ein bisschen ist das auch auf dem Bild im Kalender (Kli: zweites Dokument) zu sehen. Auf diese Weise wurde jegliches Umladen von Waren eingespart. An der Haltestelle gab es jedoch keinerlei Schuppen zum Lagern. Die Züge waren zudem nur um die fünf Waggons lang. Für die 7 km Weg brauchte der Zug zwei Stunden. Nach großen Regenfällen kam es manchmal vor, dass Waggons unterwegs umkippten, weil der Untergrund im sandigen Boden nicht genug befestigt war. So ein Unfall richtete

natürlich etliche Schwierigkeiten an. Es geschahen aber auch schwerere Unfälle. Bereits drei Wochen nach Verkehrsbeginn, am 14.5.1892, berichten Serbske Nowiny vom ersten tödlichen Unfall. Bei der Abfahrt des Zuges war der Beifahrer aus dem Waggon auf die Gleise gefallen und wurde überfahren. Die Tragfähigkeit der Schienen musste ein Bewohner von Luppudubrau ständig überwachen. Das notwendige Werkzeug für kleinere Reparaturen hatte er in einem kleinen Gefährt, welches er auf den Gleisen weiter schob. An Sonntagen, wenn die Arbeit ruhte, liehen sich die Dorfjungen jedoch dieses Gefährt aus und fuhren fröhlich mit ihm umher. Das war ein schönes Vergnügen für die damals arme Heidekinder. - Nach dem Aufbau der Strecke von Radibor nach Weißenberg im Jahr 1906 wurde die kleine Eisenbahn überflüssig und wurde abgerissen.

Ja, bunt sind unsere Geschichte. Aus dem Artikel hat der Leser etwas erfahren aus der Vergangenheit und Gegenwart unserer Haltestelle. Zugleich drängt sich natürlich die Frage nach ihrer Zukunft auf. Nach der politischen Wende hat sich die Zahl der mit Kohle beladenen Züge ziemlich verringert. Der Bedarf in Industrie, Landwirtschaft und Haushalten ist bedeutend gesunken und wird kaum erneut steigen. Schon recht kurze Personenzüge fahren fast leer. Die Eisenbahn hat viel von ihrer einstigen Bedeutung eingebüßt. Es rechnet sich nicht mehr, in einer Zeit, wo sich alles rechnen muss. Angesichts der neuen Lage dürfen wir deshalb auf die Zukunft unserer und auch aller Haltestellen gespannt sein.

Text und Foto: E. Graf