

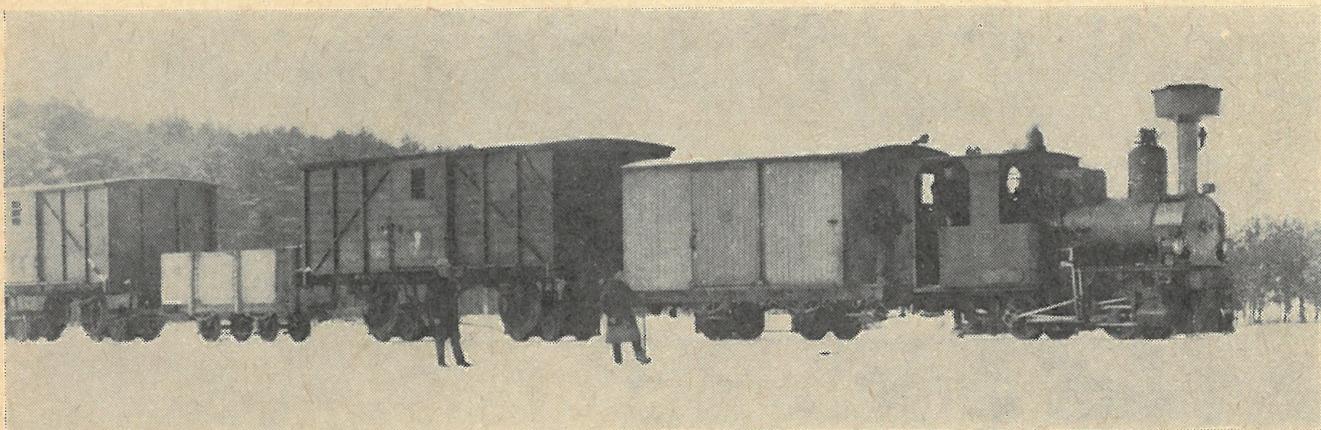
Zabyta mała železnica mjez Chasowom a Adolfowej hětu

Foto z wobsydstwa Měščanskeho muzeja Budyšin

Repro: J. Maćij

Prěni raz storčich na jeje slědy w knižce Měrčina Krala z lěta 1937. W swojich »Stawizniskich powěsćach z našich serbskich wsow« pisa wón pod hesłom Chasow: »Wot lěta 1890 ma wjes zastanišćo Budysko-Rakečanskeje železnicy. Prjedy běžeše tež wuskokolijata železnica z Chróstowskeje twornje Adolfshütte na Chasowske dwórnišćo. Nětko, hdyž su tam přestali dźělać, su tutu železnisku čaru wottorhali a z jeje kamjenjemi wjesne puće porjedźeli.« To mje zajimowaše. Nihdže w našej domizniskej literaturje pak njemóžach wjace wo zajimawostce za sewjerne kónčiny Budyskeho wokrjesa zhonić.

Tehdomniši wobsedźer Adolfoweje hěty, Adolph hrabja v. Einsiedel, měješe hižo dlěši čas wotpohlad, konkurencu swjeho zawoda za kaolino-we produkty powyšić. Po přikładze twornjow, kiž mějach hižo železniski zwisk, chcyše tež za sebje tajke lěpšiny stworić. Tak sta so wón 1889 z předsydu komiteja za natwar železnicy mjez Budyšinom a Delnim Wujězdom, wězo blisko Wulkeje Dubrawy nimo. Sakske knježerstwo pak měješe hinaše plany a natwari 1890 čaru do Rakec. Tutu skladnosć wony hrabja wuži a zapoda próstwu dla natwara wuskokolijateje industrijo-weje železnicy. Dokelž měješe so čara nimale jenož přez ležownosće hrabje v. Einsiedel wjesć, dósta spěšnje dowolnosć a móžeše hišće w awgusće 1891 z twarom započec.

Po postajenjach wo sekundarnych železnicach z lěta 1878 natwari so železnica z wotstawkom kolijow 0,75 metrow, kaž běše to w Sakskej

z wašnjom. Wona běše »dwě hodzinje dołha«, to rěka někak 7 kilometrow a wjedžeše wot Chasowa, sewjernje Łupoje, južnje Łomska do Adolfoweje hěty. Štóz ma za to zajim, nadeńdže nětko hišće w směrje do Njeswačidla šěroki nasyp, kiž někak 200 metrow wot Chasowskeho zastanišća zdaleny do sewjera wotboči.

Wobchad běše po zdaću z časami chětro sylny, dokelž su dyrbjeli hdys a hdys samo w nocy wagony wotewzać a při wjesć, zo njeby so Chasowske zastanišćo zatykało. Přistajeni běchu na železnicy: jedyn načolnik, tři lokomotiwnicy, tři tepjerjo, tři spinarjo a jedyn dohladowar.

Hdyž so w léće 1906 železniska čara wot Wósporka do Radworja dotwari, dósta tež Adolfowa hěta bjezposrědny zwisk z Wulkodubrawskim dwórnišćom. Wuskokolijata železnica so w samsnym léće wot Chasowa hač do Łupoje wottorha. Tamniši rězak so hišće někotre lěta wot Adolfoweje hěty sem z wagonami zastaraše.

Plany hrabje v. Einsiedel, zawjesć samo wosobowoy wobchad, njemějachu kruty zakład. Falowacych pjenjow dla dyrbješe swój zawod lěta 1893 samo přeměnić na akciske towarstwo z hordym mjenom »Adolfshütte vorm. Gräfl. Einsiedelsche Kaolin-, Bau- und Kohlenwerke zu Crosta«.

Za nas je to kamušk ze stawiznow, kiž je hišće dosć njeznaty. Jeli tón a tamny čitar protyki wo wšěm tym wjace wě, by awtor za kóždy poki w jara džakowny był.

Manfred Thiemann

Vergessene kleine Eisenbahn zwischen Quoos und Adolfschütte

Foto aus dem Besitz des Stadtmuseums Bautzen 1

„Zum ersten Mal stieß ich auf ihre Spuren im Büchlein von Martin Krahl aus dem Jahr 1937. In seinen „Geschichtsnachrichten aus unseren sorbischen Dörfern (schreibt er unter dem Motto Quoos: „ Seit dem Jahr 1890 hat das Dorf eine Haltestelle der Bautzen-Königswarthaer Eisenbahn. Früher verlief auch die Schmalspurbahn vom Werk Adolfschütte zum Quooser Bahnhof. Jetzt, wo man dort aufgehört hat zu arbeiten, wurde diese Bahnstrecke abgerissen und mit ihren Steinen wurden die Dorfwege repariert. “Das interessierte mich. Nirgendwo in unserer Heimatliteratur konnte ich aber mehr von dieser Sehenswürdigkeit aus den nördlichen Gegenden des Landkreises Bautzen erfahren. Der damalige Besitzer der Adolfschütte, Adolph Graf v. Einsiedel, hatte schon längere Zeit die Absicht, die Konkurrenz seines Betriebes für Kaolinprodukte zu stärken. Nach dem Vorbild der Fabriken, die schon eine Eisenbahnverbindung hatten, wollte er auch für sich solche Vorteile verschaffen. So wurde er 1889 Vorsitzender des Komitees für den Aufbau der Eisenbahn zwischen Bautzen und Uhyst / Spree, die natürlich nahe Großdubrau fahren sollte. Die sächsische Regierung aber hatte andere Pläne und baute 1890 die Strecke nach Königswartha. Diese Gelegenheit nutzte jener Graf und reichte einen Antrag wegen Errichtung einer schmalspurigen Industriebahn ein. Weil die Strecke fast nur über Grundstücke des Grafen v. Einsiedel führen sollte, bekam er schnell die Genehmigung und konnte noch im August 1891 mit dem Bau beginnen. Nach den Bestimmungen über Sekundärbahnen aus dem Jahre 1878 wurde die Eisenbahn mit einem Radabstand von 0,75 Metern gebaut, wie es in Sachsen üblich war. Sie war „zwei Stunden“ lang, das heißt etwa 7 Kilometer und führte von Quoos, nördlich von Luppä, südlich von Lomske in die Adolfschütte. Wer dafür Interesse hat, findet jetzt noch in Richtung Neschwitz einen breiten Damm, welcher etwa 200 Meter von der Quooser Haltestelle entfernt nach Norden abbiegt. Der Verkehr schien zeitweise ziemlich stark zu sein, weil sie hin und wieder sogar in der Nacht Waggons abholen und herbringen mussten, damit die Quooser Haltestelle nicht verstopft wird. Angestellte waren auf der Eisenbahn: ein Verantwortlicher, drei Lokführer, drei Heizer, drei Spinner und ein Aufseher. Als im Jahr 1906 die Eisenbahnstrecke von Weißenberg nach Radibor fertiggestellt wurde, bekam auch die Adolfschütte eine unmittelbare Verbindung mit dem Großdubrauer Bahnhof. Die Schmalspurbahn von Quoos bis Luppä wurde im selben Jahr abgerissen. Das dortige Sägewerk wurde noch einige Jahre von der Adolfschütte her mit Waggons versorgt. Die Pläne des Grafen v. Einsiedel, sogar einen Personenverkehr einzuführen, hatten keine solide Grundlage. Wegen Geldmangels musste er seinen Betrieb im Jahr 1893 sogar in einen Aktionsverein mit dem stolzen Namen „Adolfschütte vorm. Graf Einsiedelsche Kaolin-, Bau- und Kohlewerke zu Crosta“. Für uns ist es ein Mosaiksteinchen der Geschichte, der noch recht unbekannt ist. Wenn der eine oder andere Leser dieses Kalenders über all das mehr weiß, wäre der Autor für jeden Hinweis sehr dankbar. ¶