

## Geschichte des Flöhaer Eisenbahnwesens

44. Jahrgang Nr. 144 3. Beilage zum „Flöhaer Tageblatt“ Sonntag, 23. Juni 1929

Die Orthografie wurde unverändert übertragen,  
heutige Bezeichnungen in kursiver Schrift in runde Klammern gesetzt.  
Aus Gründen der schlechten Qualität wurde auf die Darstellung der Bilder verzichtet.

### Erinnerung eines alten Flöhaers

Für den größten Teil der Zeitmenschen ist heutzutage fast alles, was nicht ins Gebiet der Politik oder des Erwerbs schlägt, belanglos, und doch gibt es verschiedenes, was aus der Vergangenheit erwähnenswert ist, an das, besonders, wenn es für ein Gemeinwesen von nicht zu unterschätzender Bedeutung war, hie und da doch wieder erinnert werden möchte.

Vor 60 Jahren

war in unserem schönen Flöha eine merkliche Veränderung vorgegangen. Seit drei Jahren hörte man tagsüber zu gewissen Zeiten ein herannahendes und sich wieder entfernendes Fauchen und Pusten, ein schrilles bald aus der Struth, bald aus Richtung Augustusburg her gellendes Pfeifen. Durch die Ortsflur hatte man einen großen Damm geschüttet, über die Zschopau eine eiserne Brücke geschlagen. Der von Augustusburg kommende Wanderer sah nicht mehr von weitem schon am jenseitigen Berghang die Flöhaer Kirche, hörte nicht mehr das Rauschen des Wehres wie einst. Flöha war modern geworden, es hatte eine Eisenbahn.

Freilich, lange genug hatte es gedauert. Schon 1854 hatte man den Anschluß des Oberen Erzgebirges an das Eisenbahnnetz (soweit man damals von einem solchen überhaupt sprechen konnte) erwogen und zwar sollte er von Annaberg aus entweder in Richtung Schwarzenberg oder Chemnitz erfolgen. Allgemeine Verkehrsinteressen entschieden für das letztere Projekt. Hierbei ergaben sich wieder Meinungsverschiedenheiten. Die eine Ansicht sprach über eine Höhenbahn in Richtung Thum-Ehrenfriedersdorf, die andere über eine Bahn im Tal der Zschopau. Lange beriet man hin und her und war sich zunächst nicht einmal über das Höhenprojekt im klaren.

In einem Bericht von 1859 lesen wir: „Für das Eisenbahnprojekt Chemnitz-Annaberg wurde eine Variante zu der im Jahre 1856 über Gelenau, Thum und Ehrenfriedersdorf bearbeiteten Linie spezieller untersucht. Diese Variante geht bei Altenhayn von der vorgegebenen Bahnrichtung ab, führt über Gornau (Bahnhof für Zschopau), Weißbach, Untergelenau in das Wilischthal steigt in demselben nach Herold und Ehrenfriedersdorf und schließt sich jenseits der letztgenannten Stadt wieder an das frühere Projekt an.“

Urplan, Variante und Gegenplan mußten noch zwei volle Jahre beraten werden. Dann endlich führte die größere industrielle Bedeutung des Talprojektes zur Wahl der Linie von Annaberg über Wolkenstein-Zschopau und Flöha nach Chemnitz. Am 3. September 1862 erfolgte

der erste Spatenstich zum Bahnhof,  
und knapp 3 1/2 Jahre später, am 1. Februar 1866 wurde der Betrieb eröffnet.

Es war ein Ereignis für sämtliche Orte im oberen Zschopautale und mit ihnen selbstredend für Flöha. Sie waren an den Weltverkehr angeschlossen, hatten das Industriezentrum Chemnitz nunmehr in greifbarer Nähe und konnten von dort aus über Döbeln-Riesa nach Dresden fahren. Wer etwas in Großenhain zu besorgen hatte, stieg in Priestewitz um, wer nach Meißen wollte, in Coswig. Von Dresden aus gelangte man mit der „Albertbahn“ über

Tharandt nach Freiberg, mit der „Sächs.-Böhmischen Bahn“ bis Bodenbach, mit der „Sächs.-Schlesischen Bahn“ nach Görlitz, durch Umsteigen in Löbau nach Zittau. Leipzig war zu erreichen über Riesa mit der „Leipzig-Dresdner Bahn“ oder mit der „Niedererzgebirgischen Bahn“ durch Umsteigen in Schönbornichen und Gößnitz mit der „Sächs.-Bayerischen Bahn“ über Altenburg. Die letztgenannte führte nach Hof. Von Gößnitz aus gelangte man nach Gera, von Werdau aus über Zwickau nach Schwarzenberg (mit der Flügelbahn ab Niederschlema nach Schneeberg), von Brunn aus nach Greiz und von Herlasgrün aus über Falkenstein-Oelsnitz (V.)

nach Eger. Das war im großen und ganzen ein ziemlich umfangreiches Reisegebiet, nur waren die Handelsmetropole und die Residenz immerhin etwas umständlich zu erreichen, und so nahmen vorerst die Fuhrherren ihren Weg nach letzterer auf der alten Heerstraße: Chemnitz-Flöha-Oederan-Freiberg über die alte nunmehr in steinerner Würde neu entstandene „Landbrücke“.

Aber so konnte es nicht bleiben. Überall hatte man Geschmack an dem neuen Beförderungsmittel gefunden und überall das größte Bedürfnis für eine „Bahn“. Was lag da näher, als zunächst einmal die Lücke in der West-Ost-Verbindung auszufüllen. Ungefähr um die selbe Zeit, als die „Zschopau-talbahn“ in Betrieb genommen worden war, begannen

die Arbeiten an der Verbindungsstrecke

Freiberg-Flöha

Allein die Kampfgenossen, die zwei Jahre vorher gemeinsam Schleswig-Holstein befreit hatten, waren sich in die Haare geraten. Preußen und sein Anhang traten aus dem Deutschen Bund aus und erklärten ihn am 14.6.66 für aufgelöst. Schon am 15.6. begann der Krieg. So mußten Hacke und Schaufel einstweilen zur Seite gelegt werden, bis die Schlacht bei Königgrätz am 3.7. das Schicksal Österreichs und seiner Bundesgenossen besiegelte. Nachdem durch den Prager Frieden am 23. August wieder Ruhe im Land eingezogen war, hatte der Sächsische Staat wieder Geld, seine Bahnbauten fortzusetzen. Ursprünglich war die Fortsetzung ab Freiberg über Hainichen-Frankenberg nach Chemnitz geplant. Schließlich gaben die Stände aber den kürzeren Weg über Oederan-Großhartmannsdorf den Vorzug. Bis Oederan ging die Sache ganz gut. Dann kam wieder ein großes Fragezeichen. Oederan liegt auf ziemlicher Höhe, Flöha tief im Tale. Sollte die Linie im Zuge der alten Heerstraße am rechtsseitigen Hang der Flöha mit einer ev. Einmündung in die „Annaberger Bahn“ in Wiesa (Niederwiesa) geführt werden oder sollte sie diese Einmündung in Flöha erhalten? Im ersteren Falle wäre eine neue Stationsanlage in Flöha erforderlich gewesen, im letzteren Falle zwar nicht eine solche, dafür aber eine Überbrückung der Flöha. Man entschied sich für das Letztere und schuf damit ein bautechnisches Kunstwerk, ein reizendes Landschaftsbild und eine interessante Teilstrecke, indem man die Linie über

Die „Hetzdorfer Brücke“

zog. Allerdings ergab sich hierdurch von Oederan bis zur Brücke und von Falkenau bis zum Bahnhof Flöha eins der stärksten Gefälle (1:57) Man fand auch am Hange des „Kuhsteins“ keine abbaugünstige Bodenformation. Sie war nicht besonders zuverlässig und heißt heute noch „die Rutsch“. (Bei der Hochwasserkatastrophe im Jahr 1897 war ein ziemlicher Streckenteil unterwaschen worden, sodaß das rechte Gleis in der Luft hing und längere Zeit der Betrieb eingeleisig geführt werden mußte). Die Einführung in den Bahnhof Flöha konnte man nur durch einen großen Bogen ermöglichen, der sich durch hartes Gestein dicht vor dem Bahnhof in einem tiefen Einschnitt fraß, der nun, weil Schneiders Erben auf dem Nordwestzipfel ihr Besitztum hatten, überbrückt werden mußte. Ohne diese Verbindungsmöglichkeit wären die Hausinsassen vom Verkehr völlig abgeschnitten

gewesen, nachdem ihnen später die Zugangsmöglichkeit auch auf der entgegengesetzten Seite genommen war. Aus diesem Grunde heißt das Haus, das inmitten der Gleisanlagen heute (1929) noch thront,

„die Festung“.

Endlich war das schwere Werk vollbracht. Um aber den Dresden-Chemnitzer Verkehr voll aufnehmen zu können, wurde die eingleisige Strecke Chemnitz-Annaberger-Linie zwischen Chemnitz und Flöha in eine zweigleisige umgebaut, die Zschopaubrücke (*Struthbrücke*) und der liebe Damm verbreitert und aus dem Bahnhof ein „Insel und Übergangsbahnhof“ gemacht. Am 1. März 1869 erfolgte

Die Betriebseröffnung,

gleichzeitig mit der Einweihung der Zweigbahn Niederwiesa-Hainichen, dem Teilstück das von dem ursprünglichen Plan Dresden-Freiberg-Hainichen-Frankenberg-Chemnitz verwirklicht worden war.

Am 1. März dieses Jahres (1929) konnten also diese beiden Streckenabschnitte auf ein 60jähriges Bestehen zurückblicken.

Mit diesem Anschluß in Flöha verbindet sich aber noch ein weiterer Gedenktag, und Flöha kann stolz darauf sein, daß gerade sein Name mit dieser Geburtstagsfeier in Zusammenhang gebracht wird. Durch den Anschluß in Flöha wurde die Verbindung zwischen den Verkehrsgebieten der beiden damals in Sachsen bestehenden Staatseisenbahndirektionen in Leipzig und Dresden hergestellt und eingeleitet. Sie wurden Ende Juni 1869 aufgelöst und am 1. Juli die „Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen“ errichtet. Wenn ihr Wohnsitz auch naturgemäß in Dresden war, so stand doch ihre Wiege gewissermaßen in Flöha. –

Während sich diese Verkehrsverbindungen entwickelt hatten, war ein anderer Plan in den Hintergrund gedrängt und nahezu vergessen worden, obwohl die erste Anregung hierzu bereits Ende der 50er Jahre (*des 19. Jahrhunderts*) gegeben worden war, nämlich die Erbauung einer Bahn im Tale der Flöha.

Privatkomitees unterbreiteten nunmehr 1868 dem Landtage verschiedene Projekte. Da flammte im Westen wiederum die Kriegsfackel auf und alles andere verstummte vorübergehend. Nach Friedensschluß bildete sich

Die „Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft“

welcher nunmehr Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Flöha nach Reitzenhain zum Anschluß an die Buschtierader Bahn nach Komotau und einer Zweiglinie von Pockau nach Olbernhau konzessioniert wurde. Im Februar 1872 begann der Bau, am 24. Mai 1875 konnten die Strecken Flöha-Marienberg und Pockau-Olbernhau in Betrieb genommen werden, während sich die Eröffnung der Reststrecke Marienberg-Reitzenhain bis 12. Juli 1875 verzögerte.

Durch das Zusammentreffen verschiedener ungünstig wirkender Umstände brach die Baugesellschaft zusammen. Die hierdurch in finanzielle Bedrängnis geratene Eisenbahngesellschaft sah sich daher genötigt, die Bahn dem sächsischen Staatsfiskus zum Kauf anzubieten, und so ging das Unternehmen am 16. Dezember 1876 in Staatsbesitz über. Die beiden Verkehrsanlagen, Staatsbahnhof und Gesellschaftsbahnhof in Flöha hatten aber keinen gemeinsamen Komplex. Der „Komotauer Bahnhof“ wie er auch heute nach 53 Jahren noch heißt, lag hinterm Berge, jenseits der Festung. Weder Personenzüge noch Güterzüge nach und von Reitzenhain konnten in den Staatsbahnhof eingeführt werden. Der Komotauer Bahnhof war eine Sache für sich, hatte völlig eigene Anlagen, Heizhaus, Drehscheibe, Wasserstationsgebäude, Verwaltungsgebäude und Güterabfertigung. Am „Tunnel“ an der Hauptstraße (*Augustburger Straße*) zweigte die (*damalige*) Bahnhofstraße ab und stieg links

des Bahndamms allmählich an. Unterhalb des Güter-schuppens standen zwei Häuschen. Heute (1929) ist von diesen und dem Abfertigungsgebäude nichts mehr vorhanden, nur das Komotauer Heizhaus und die Wasserstation stehen noch. Und doch sind mir die verschwundenen Gebäude noch in lebhafter Erinnerung.

An der Giebelwand des vordersten der Häuser befand sich die Inschrift: „Restaurant zur Eile“. Kurzweg hieß das Haus „die Eile“. Wer den schönen Wasserweg nach Falkenau am Fuß des Bahn-dammes vorbeiging, ging „`naus zur Eile“. Der Vater war 1884 von Hof nach Flöha übergesiedelt und eines Tages, als er mich mit an seine neue Wirkungsstätte mitnahm, mußten wir an der „Eile“ vorbei. Da blieb ich stehen und sah erst das Haus, dann den Vater verdutzt an. Unter „Eule“ konnte ich mir etwas vorstellen, es war ein Vogel, aber schrieb man denn das Wort mit „i“? Der Vater klärte mich auf: Das Haus war gewissermaßen

die „Komotauer Bahnhofswirtschaft“

gewesen und so benannt worden, weil alle, die mit dem Zug wegfahren wollten „Eile“ hatten, oder deutlicher „in Eile“ noch eins genehmigen konnten. Vom Dorfe bis dahinaus war es immerhin ein tüchtiges Stück Weg, da konnte man leicht Durst bekommen.

Heute (1929) ist an dieser Stelle ein großer Schutthaufen, bestimmt die neuen Bahnhofsanlagen aufzunehmen. Der Güterboden ist in den 80er Jahren (*des 19. Jahrhunderts*) schon verschwunden d. h. von seiner damaligen Stelle. In Wirklichkeit ist er noch da, nur an anderem Orte und in anderer Gestalt. Anton Bemann, der Gründer des noch heute (1929) bestehenden Kolonialwarengeschäftes hat ihn auf Abbruch gekauft und daraus das hintere Wohnhaus auf seinem Gartengrundstück errichtet.

Wir haben ihn als Buben beim Abbruch insofern geholfen, als wir die Fenster als Zielscheiben als Schlacken benutzten, die wir für eine *ortsbekannte* Persönlichkeit durchwarfen, „Selbmann Moritz“.

Er war Geschirrführer und Fuhrwerksbesitzer in einer Person. Ein Faktotum. Hätte es bei vor-teilshafter Ausnutzung der Konjunktur zu etwas bringen können, wenn ... ja wenn!

Er besorgte den Abtransport der Lok.-Schlacken und Flugasche, ohne dafür etwas bezahlen zu müssen. Im Gegenteil, er bekam noch etwas dafür. Später fiel diese Vergütung weg, noch später durfte er dafür zahlen. –

Nachdem die Komotauer Bahn in Staatsbesitz übergegangen war, war es nur noch eine Frage der Zeit, die beiden Anlagen zu vereinigen. So schuf man denn eine Verbindung, die in der Nähe des letzten Bahnwärterhauses von der Reitzenhainer Linie in südlicher Richtung abzweigte und vor dem Einschnitt in die Dresdner Linie, östlich am Staatsbahnhof einmündete. Die Inbetriebnahme erfolgte

vor 50 Jahren

Seit dem 25. Mai 1879 fahren die Reitzenhainer Personenzüge vom jetzigen Bahnhof Flöha ab, oder anders: Seit 50 Jahren zeigt der Bahnhof Flöha seine derzeitige Gestalt. Er erhielt damals auf der Dresdner Seite für die Reitzenhainer Züge einen dritten Bahnsteig. Am ersten hielten die Züge von Chemnitz, am zweiten die von Dresden, am dritten die von Reitzenhain. Vieles hat sich seit dieser Zeit geändert. Die Bahnhofsglocken, mit denen der goldtressenbemützte „Portier“ die Ankunfts- und Abfahrtszeichen ankündigte, sind gleich ihm verschwunden. Seit Jahrzehnten hört man die Lokomotivpfeife – oder --- nicht mehr, mit denen die Züge angaben, auf welche Bahnhofseite sie wollten. Mit der Einführung der Bahnsteigsperrre war dem freien Zugang zu den Zügen an beliebiger Stelle ein Riegel vorgeschoben usw. –

Wie überall, wo sich Verkehrsmöglichkeiten ergeben, entstehen aufstrebende Gemeinwesen. So auch in Flöha. Neben den Spinnereinen Heymann u. J. C. Weißbach u. Sohn hatte sich vor allem E. I. Clauß Nachf. mächtig entwickelt, bereits 1870 um das

dreifache der Uranlage vergrößert und trotz der seit 1865 bestandenen Baumwollkrise seinen Betrieb von 6000 auf 17000 Spindeln erhöht. In unmittelbarer Nähe hatte 1874 Carl Sulzberger (*heute Netto*) seine Dampfkesselfabrik errichtet und unweit davon hatte sich das Wächtlersche Dampfsägewerk angesiedelt. (*heute Deutsches Rotes Kreuz*). Im Benachbarten Plaue entwickelte sich die Buntpapierfabrik Wilisch günstig. Der alte (*Flöhaer*) Gemeindevorstand Lange (1875-1892), der als Großgrundbesitzer die Regierungsgeschäfte nur im Nebenamt mit erledigt und bisweilen den „Schreiber-Reinhardt“ den Ortsbüttel, ab und zu zur Bedienung des Butterfasses mit herangezogen hatte, war längst durch einen verwaltungstechnisch gebildeten Administrativbeamten (*Bürgermeister Oswald Lehnert 1893-1917*) ersetzt worden.

#### Flöha wuchs

und mit ihm sein Verkehr. Ende der 80er Jahre (*des 19. Jahrhunderts*) wurde ein Rangier- und Auszuggleis bis zur Zschopaubrücke angelegt, der Damm noch um ein wesentliches Stück verbreitert und die Hauptstraße vom Kuhn`schen Hause (*Augustusburger Straße 33*) (gegenüber der Wilhelmstraße) (*Lessingstraße*) ab bis zum Tunnel in der Richtung des ehemaligen Feldweges verlegt. Mit der Übernahme der Komotauer Bahn war das Ingenieurbureau aus dem Marterbüschel (bei Pockau) nach Flöha verlegt worden und hatte im Erdgeschoß des alten „Beamtengebäudes“ Einzug gehalten. Dort wandelte es sich später zur Bauinspektion, zum Bauamt und jetzt (1929) zum Betriebsamt. Während es jedoch früher die Aufsicht über die Reitzenhainer Linie mit ihren Nebenstrecken hatte, verwaltet es jetzt die Linien Flöha-Weipert mit den Abzweigungen Cranzahl-Oberwiesenthal, Schönfeld-Thum-Meinersdorf-Wilischthal, Wiesenbad-Königswalde ob. Bf. und Wolkenstein-Jöhstadt. Die Bahnmeisterei (früher D. W. IX, dann D. W. VIII) Flöha hat sich noch erhalten, wengleich ihre ehemalige Behausung verschwunden ist; eine Arbeitskolonne hat ihren ständigen Aufenthalt in Niederwiesa.

Das Bahnhofsgebäude und die Güterabfertigung sowie das Heizhaus auf der Annaberger Seite ,also die Uranlagen haben sich in ihren Urzustande erhalten. Das Heizhaus wie es früher hieß, führt jetzt die amtliche Bezeichnung Betriebswerk und gliedert sich in „Schuppen I“ und „II“. Haus II, das alte „Komotauer Heizhaus“ war srzt. eben nur für Lokomotiven bestimmt, welche die Reitzenhainer Strecke befuhren. Heute ist die Besetzung wesentlich geändert und es ist darin die Betriebs-schlosserei für Lokomotiven und das Betriebswagenwerk untergebracht.

Im ganzen sind in Flöha 18 ständige und eine Anzahl sog. „wilde“ Lokomotiven stationiert, welche den Dienst für Teilstrecken auf den drei Linien nach Annaberg, Dresden und Reitzenhain, Schiebe-dienst nach Oederan und Rangierdienst daheim und auf Zwischenbahnhöfen besorgen und rückwärts Bedarfzüge fahren.

Einige Verkehrszahlen dürften ein interessantes Bild geben.

1878: Bef. Personen: 245 465, Gepäck: an 93 to., ab 94 to., Frachtgut: an 1171 to., Ladungen: an

10 104 to., beh. Frachtbriefe: an 6276, ab 7063

1888: Bef. Personen: 257 505, Gepäck: an 52,4 to., ab 63,6to., Frachtstückgut: an 1955 to., Ladungen:

an 15 161 to., ab 31276 to., beh. Frachtbriefe: an 12213, ab 9883.

1928: Bef. Personen: 444 067, Gepäck: an 71 to., ab 71 to., Frachtstückgut: an 3116 to., ab 6947 to., Ladungen: an 53 384 to., ab 16103 to., beh. Frachtbriefe: an 27101 ab 28984.

Der gewaltige Aufschwung, den

Flöha als Verkehrsknotenpunkt

genommen hatte, wurde um die Jahrhundertwende jäh unterbrochen durch die Eröffnung des Rangierbahnhofes Hilbersdorf und den Umbau der Chemnitzer Bahnhofsbauten. Vier Lokomotiv-personale zogen mit ihren „Häppchen“ nach Chemnitz und kolonnenweise wanderte das Zug-begleitpersonal nach Hilbersdorf. Im Güterverkehr verlor die „Umladestation Flöha“ ihre Bedeutung und hat sie auch bis heute nicht wieder erlangt. Oede und halbverwaist steht die ehemalige Umlade-halle vor der Festung und birgt, wie ein großes Plakat verrät, die Zugabfertigung.

Ein flüchtiger Vergleich der Verkehrszahlen läßt, zumal bei den beförderten Personen, die Zunahme um kaum das Doppelte in 50 Jahren als nicht gerade ungewöhnlich groß erscheinen, doch gilt es hierbei zu berücksichtigen, daß es sich um den reinen Ortsverkehr handelt, um diejenigen, die ihre Fahrtausweise in Flöha entweder gelöst oder abgegeben haben und hier können wir wohl kühn behaupten, daß das nur ein ganz geringer Prozentsatz all´ derer ist, die als Übergangspassagiere von Dresden auf die Gebirgslinien und umgekehrt in Frage kommen. Die Ausflügler mit Sonntagskarten und alle die, welche ab Flöha Wanderungen unternehmen und mit Karten aus weiter gelegenen Stationen die Bahn rückwärts ab Flöha benutzen, sind ja nicht mit erfaßt.

Zur Bewältigung des Personenverkehrs passieren Flöha in Richtung nach Dresden werktätig nach dem Regelplan 22, in Gegenrichtung 24 Züge; Richtung Annaberg werktätig 19, Sonntags 21, Gegenrichtung w. 19, S.20, Richtung Reitzenhain w. 11, S. 8 gegengesetzt w. 9, S. 9.

Wer sich ein richtiges Bild vom

#### Flöhaer Personenverkehr

machen will, muß einen Sonntagabend riskieren. Schaltervorraum und Durchgang nach den Bahn-steigen mit Menschen vollgestopft, meist steht die Eingangstür auf und ebensoviele Menschen, wie im Gebäude stehen auf dem Vorplatz. Dort, wo einst die Frankenberg Post hielt, hatten eine zeit lang die Autobusse der Kraftverkehrslinien Frankenberg-Flöha und Flöha-Augustusburg Post gefaßt. Jetzt hat man sie aus Sicherheitsgründen vors „große“ Tunnel verbannt, um den beengten Raum vorm Bahnhof für andere Verkehrsmittel frei zu halten. Die Zeitspannen zwischen den Personen-zügen füllen eine nicht geringe Anzahl von Güterzügen aus. Richtung Dresden zeigt der Regelplan deren 9, umgekehrt 11. Für Hochbetrieb sind 7 bzw. 6 Bedarfszüge vorgesehen. Richtung Annaberg in beiden Fällen 8 ständige, zu denen für Bergfahrt 4, für Talfahrt ein Bedarfszug vorgesehen ist.

Auf der Reitzenhainer Linie verkehren werktätig je 8 Züge, zu denen 1 bzw. 4 Bedarfszüge treten können.

Längst schon zeugen die Erdschüttungen auf der Komotauer Seite von dem geplanten, großzügigen Umbau. Längst hätte er bereits fertig sein können, wäre nicht das große Unglück über unser armes Vaterland gekommen. Die Finanznot, der Schrei der Habgier: „Reparation“ trägt Schuld. Die auf-gerichteten Brückenträger, die der von Dresden einfahrende Reisende rechts entgegenragen sieht, drohen wie abwehrende Arme: Ich klage an!“ Maha.