

Untere Heimat.

Monatsschrift zur Pflege der Heimatkunde und Heimatliebe.

Band 5 (133).

Monatsschrift (Mai) 1932.

12. Jahrgang.

Jedweder Nachdruck von Aufsätzen dieser Zeitschrift ist nur mit Zustimmung der Verfasser gestattet.

Der Geschichte des Verkehrs in Nordmähren.

von Franz Thiel.

Gleich einer gewaltigen Mauer umschließen die Berge des Gesenkes unsere Heimat gegen Schlesien und geben nur an zwei Stellen Raum für eine Verkehrsstraße bei Spornhau und bei Winkelsdorf. Der „Rote Berg“ hatte schon im Mittelalter als Verkehrs- weg eine Bedeutung, da er das Oder- und Marchtal verband. Um 1500 war hier die große Pilgerstraße, die von den Rompilgern aus Norddeutschland benutzt wurde. Eine Pilgerkarte jener Zeit gibt den Weg an, der von Breslau, Neisse, Mährisch-Schönberg, Olmütz, Brünn, Nitsburg, Wien, Semmering, Bruck, Villach usw. nach Rom führte. Im Frühjahr, wenn noch der Schnee auf den Bergen lag, erschienen die Wallfahrer im Teftale; denn sie wollten am Peter und Paulstag in der „Ewigen Stadt“ sein. Im

Herbst, wenn die Blätter gelb und rot schimmerten, kamen sie zurück. Mit der Reformation hörten die Wallfahrten auf; man sah keine Pilger, die den weiten, beschwerlichen Weg nach Italien zurücklegten. In der Tannhäuserage sind die Rompilger dichterisch verherrlicht.

Als Ferdinand II. eine reitende Post einführte, die Wien und Breslau verband, wurde ein ganz anderer Weg gewählt. Am 2. Oktober 1628 ging die erste Post von Wien ab, die von Olmütz aus nach Engelsberg, Buckmantel und Neisse und weiter gegen Breslau den Verkehr vermittelte. Es war eine kaiserliche Post, die aber nur fallweise von Wien abgefertigt wurde, wenn eine Notwendigkeit vorhanden war. Die Reiter trugen die Briefe und amtlichen Schriftstücke in einem Rucksack und hatten besondere Vorrechte. Stürzte ihr Pferd tot zusammen, so konnten sie dem erstbesten Fuhrmann eines wegnehmen. Das Recht der Notwehr stand



Ferdinand Klein,
ein Postkutscher des „Herrn von Sieber“. (Nach einem Lichtbild des Herrn R. Wolf, Stettenhof.)

Peter und Pauls-

sie dem erstbesten Fuhrmann eines weg- nehmen. Das Recht der Notwehr stand

ihnen in jedem Fall zu, wenn sie angegriffen wurden. Auf dem Lande bestand die Meßgerpost, d. h. die Fleischhauer nahmen Briefe mit, wenn sie „ins Gai“ gingen. Auch die Fuhrleute besorgten die schriftlichen Mitteilungen. Die Meßgerpost wurde im Jahre 1637 verboten. Die Briefe hatten damals keinen Umschlag; man schrieb eine Bogenseite des Papiers voll, legte sie einmal zusammen, dann dreimal, steckte die beiden Seitenteile ineinander und schrieb auf die Vorderseite die Anschrift. Damit niemand den Brief lesen konnte, wurde er versiegelt. Da es noch keine Marken gab, bezahlte man in der Regel sofort die Gebühren, die der Postmeister berechnete. War eine Gegend durch die Pest verseucht, so hielt man die Briefe aus diesen Orten in den Rauch eines Feuers, dem man Zweige und Äste des Wacholderstrauches beimengte.

Am 1. Juni 1749 fuhr der erste Postwagen von Wien über Brünn nach Olmütz, der zu dieser Strecke 3 Tage brauchte. Es war die Ordinariopost, das Volk hieß sie Schneckenpost, weil sie eine „unheimliche Geschwindigkeit“ entwickelte. Lange hat dieses Verkehrsmittel geherrscht und wenn wir an die Großväterzeit denken, dann taucht vor dem geistigen Auge der schwarz-gelbe Postwagen auf, der Postillon in seiner bunten Kleidung, der das Horn so lieblich blasen konnte, zwei magere Pferde, die schön langsam auf der Straße dahintrabten — es gab keine Eile und man schimpfte auch gar nicht, wenn die Post mit 2—3 Stunden Verspätung ankam; man mußte oft recht froh sein, wenn man mit heiler Haut das Reiseziel erreichte.

Bon 1823 an gab es sogar eine Gilpost, die im Tag 100 Kilometer zurücklegte. Sie fuhr mit 4 Pferden, die nach 10—15 Kilometern gewechselt wurden. Darum verfügten die Postämter über mehrere Pferde, die zu keiner Arbeit verwendet wurden. Die Stelle eines Postmeisters blieb in der Regel in einer Familie, sie konnte vererbt werden; deswegen sprach man von einem Erbpostamt. Die Postillone mußten eine Prüfung ablegen, die sich auf die Kenntnis der verschiedenen Signale erstreckte. Der Adel und die hohen Würdenträger des Staates

hatten besondere Wagen, die zur Nachtzeit beleuchtet waren. Der gemeine Mann verließ sich auf seine gesunden Beine und da waren unsere Vorfahren uns weit überlegen. Unser Geschlecht ist bequem und verläßt sich auf die Kraft des Dampfes oder des Benzins. Unsere Großeltern waren tüchtige Fußgänger. Legte doch noch meine Mutter um 1874 den Weg von Frankstadt nach Olmütz fast jeden Monat einmal zu Fuß zurück. Um die Schuhe zu sparen, zog man sie aus und hängte sie über die Schulter.

Nordmähren wurde beim Verkehrswesen recht stiefmütterlich behandelt. Erst um 1840 erhielt unsere Heimat die erste Reichsstraße, die von Prag nach Troppau führte, die aber nur den Städten Schönberg und Römerstadt zugute kam. Die großen Verkehrsstraßen um Wien waren schon hundert Jahre früher fertig gestellt.

Zu derselben Zeit, als sich unsere Urgroßeltern über die großartige Reichsstraße freuten, da tauchte am Donaustrande ein neues Verkehrsmittel auf, die Dampfmaschine*), die den Verkehr und den Handel so stark beeinflußte und unserer Zeit den Stempel des ungeahnten Aufstieges aufdrückte. 10 000 Arbeiter waren beschäftigt, die Linie Wien—Prerau—Krafau mit der Abzweigung nach Olmütz zu vollenden. Meist waren es Ausländer, denen man die Arbeit übertrug. Am 17. Oktober 1841 kam der erste Zug in Olmütz an.

Im folgenden Jahre begann der Bau der Strecke Olmütz—Hohenstadt—Bardejov—Prag. Der Oberingenieur Reissler hatte die Leitung, die Brüder Klein

*) 1698 hatte England die erste „Feuermaschine“. 1722 sah man eine solche in Wien im Schwarzenberg-Garten.

1781 erschien das erste Modell eines Dampfwagens. 1807 fuhr das erste Dampfschiff auf dem Hudson in Amerika. 1819 konnte der erste Dampfer über das Weltmeer nach Europa kommen.

Am 6. Oktober 1829 verkehrte der erste Zug zwischen Liverpool und Manchester; 1835 eröffnete Deutschland die erste Linie Nürnberg—Fürth, 1838 Berlin—Potsdam; am 6. Jänner 1838 erblickten die Wiener die erste Bahn, die Wien und Deutsch-Wagram verband. Schon am 17. November 1837 war der erste Zug gefahren, aber nur von Floridsdorf. Die Pferdebahnen Budweis—Linz—Gmunden und die andere Prag—Lana stammten aus dem Jahre 1824 und gingen später ein.

und Fleischmann besorgten den Ober- und Unterbau. Am schwierigsten war die Strecke von Hohenstadt bis B.-Trübau. Galt es doch bei Budigsdorf ein Viadukt zu erbauen und bei Trlebiž einen Tunnel von 531 m Länge durch die Felsen zu schlagen. Dabei mußte man den Verlust mehrerer Menschenleben beklagen. Durch 31 Monate hatte man an dem Tunnel zu arbeiten. Am 12. Hornung (Februar) 1845 fand die erste Probefahrt von Olmütz aus statt. Am 19. und 20. Erntemonat (August) wurde die Strecke feierlich eröffnet*). Es war ein Jubeltag für Nordmähren, als der erste Zug durch unsere Berge dahinsauste und der schrille Ton der Pfeife ein vielfaches Echo in den Bergen weckte. Hohenstadt war der Bahnhof für ganz Nordmähren, wohl noch ein wenig weit, aber unsere Leute freuten sich doch, da sie an den Weltverkehr angeschlossen waren. Gastwirte und Fuhrleute schimpften allerdings über diese Erfindung und wünschten sie zum Teufel, da sie ihnen den Verdienst wegnahm. Auch die Bauern standen zum großen Teil auf Seite der Gegner, da sie befürchteten, sie werden das Heu und den Hafer nicht verkaufen können. Alle Neuerungen brauchen eben eine geraume Zeit, bis sie sich durchsetzen. Den Wert und die Bedeutung der Eisenbahn erkannten die Fabrikanten. Gleich im Jahre 1846 brachte Franz Klein die Strecke Hohenstadt—Zöptau in Anregung, doch hatte er so wenig Erfolg wie der Ingenieur Schebeck, der 1853 mit dieser Linie vor die Öffentlichkeit trat.

Am 1. August 1850 übernahm die Eisenbahn die Beförderung der Post. Um diese Zeit (1854) gab es in Nordmähren folgende Postämter: Aussee (24 $\frac{1}{2}$ Meilen von Wien entfernt), Altstadt (28), Eisenberg (27), Goldenstein (28), Hohenstadt (25), Müglitz (24), Mähr.-Neustadt (24), Römerstadt (27 $\frac{1}{2}$), Rothwasser (27 $\frac{1}{2}$), Schönberg (26 $\frac{1}{2}$), Schildberg (27 $\frac{1}{2}$), Mähr.-Trübau (23), Wiesenber (28 $\frac{1}{2}$) und Ullersdorf. Sogenannte Postexpeditionen waren in Hannsdorf und Zöptau. Ein Brief kostete von Nordmähren nach Wien 9 Kreuzer. Seit 1850 gab es schon

*) Die Eröffnung der Strecke Olmütz—Prag siehe „Unsere Heimat“ 1930/4. Heft.

Briefmarken, die Postkarte tauchte erst 1869 auf.

Wer mit der Bahn reisen wollte, mußte nach Hohenstadt gehen. Zu Fuß und mit Wagen kamen die Reisefreudigen, sodaß der Bahnhof oft ganz umlagert war. Neugierige gab es genug, die das neue Weltwunder bestaunten. Schulkinder machten einen „Ausflug zur Eisenbahn“. Väter führten ihre Kinder dahin, um ihnen das neue Verkehrsmittel zu zeigen. Mein Großvater marschierte selbst einmal mit einer Kinderschar über Bautle nach Hohenstadt, darunter befand sich auch meine Mutter, die mir diese Begebenheit oft erzählte. Es war ein Sonntag; die Kinder hatten die Schuhe ausgezogen, denn Sparsamkeit war ja ein besonderes Kennzeichen unserer Vorfahren. Als sie in Hohenstadt ankamen, besichtigten sie den Oberbau des Bahnkörpers, die Schienen, die Schwellen, den Schotter und betraten das Bahnhofgebäude, wo schon viele Fahrgäste auf den Zug warteten. Auf einmal ertönte ein Glockenzeichen — alle eilten hinaus auf den Bahnsteig. In der Ferne zeigte sich ein schwarzes Ungeheuer, das mit ungeahnter Schnelligkeit daherkam. Ein Pfiff — der lange Zug blieb stehen, ein zweites Glockenzeichen ertönte. Leute stiegen ein und aus, die Eisenbahnbediensteten ließen hin und her. Unsere Kinder standen da und rissen Augen und Mund auf, sie konnten gar nicht sprechen, da die schwarze Maschine ihre ganze Aufmerksamkeit in Anspruch nahm. Der Großvater wollte sie näher heranführen zur Lokomotive; doch die Kleinen weigerten sich ganz entschieden, da sie vor diesem rauchenden und schnaubenden Ding eine große Furcht hatten. Es kann ja am Ende gar aus den Schienen springen, drum lieber weit weg! Müßten doch die beiden Männer auf der Maschine mutig sein, daßten unsere Ausflügler. Da erscholl das dritte Glockenzeichen. Die Türen der Wagen flogen zu, ein Pfiff und der Zug rollte fort. Als er in der Ferne verschwand, da atmeten die Kinder auf und glaubten, sie wären aus einem Traum erwacht. Es war ihnen ein Rätsel, daß soviele Wagen pfeilschnell dahinfahren können. Auf dem Heimweg und zu Hause war die Eisenbahn für lange Zeit der

Gesprächsstoff dieser Kinder und ihr sehnlichster Wunsch war es, einmal auf der Eisenbahn zu fahren. (Fortsetzung folgt).

Frankfurt.

1. Teil.

Geschichtliche Entwicklung.

(Fortsetzung)

Die Schule.

Von einer Schule in Frankfurt. 175.

Bur Geschichte des Verkehrs in Nordmähren.

Von Franz Thiel.

(Fortsetzung und Schluß.)

1862 hatten die Gebrüder Klein den Plan, die Linie Hohenstadt—Zöptau auszubauen, doch sie fanden nirgends Unterstützung. Die Regierung hatte wenig Verständnis, der Geist des Rückschrittes und der Rückständigkeit war ja damals vorherrschend in unserem Lande. Da kam das Jahr 1866; die Preußen erschienen und jetzt zeigten sich die Fehler und Gebrechen unseres Staates. Es gab keine leistungsfähigen Linien, darum verzögerte sich der Aufmarsch der Truppen. Die Preußen, die bessere Bahnen hatten, kamen nach Böhmen und bei Königgrätz fiel die Entscheidung. Vielen dürfte es unbekannt sein, daß man anfänglich in dem Raum Trübau—Zwittau—Grulich—Hannsdorf die entscheidende Schlacht wagen wollte. Auf dem Rückzug zündeten die Österreicher die hölzerne Brücke bei Hohenstadt an.

Nach dem Jahre 1866 raffte man sich endlich auf und baute neue Linien. Noch 1864 war ein Plan aufgetaucht, die Städte Olmütz—Sternberg—Römerstadt—Zuckmantel zu verbinden.

Die Regierung erkannte, daß im Verkehrswesen Nordmähren weit zurück ist, daß dieses gewerb- und industriereiche Land Eisenbahnlinien brauche und sie auch verdiene, weil sie für die Gemeinden eine Lebensnotwendigkeit seien. Jetzt rührten sich die Geister und Pläne wurden überall gemacht. Das Land Mähren beabsichtigte, sogenannte Landesbahnen zu erbauen. Die Gebrüder Klein versuchten 1867 die Strecke Hohenstadt—Zöptau—Altstadt—Goldenstein—Freiwaldau—Neisse. In Schönberg verlangte man wieder eine andere Zusammenstellung der Gemeinden: Sternberg—Schönberg—Nieder-Lipka und von Schönberg aus eine Flügelbahn nach Zöptau und Hohenstadt. Da erhielten am 6. Dezember 1869 die Brüder Klein die Bewilligung zum Bau der Strecke Hohenstadt—Zöptau. Im folgenden März begannen die Arbeiten. Die Regierung gewährte dem Unternehmen eine Steuerfreiheit von 20 Jahren. Am 1. Oktober 1871 war die feierliche Eröffnung der

Linie, die 22,2 km lang ist. Zu erwähnen wäre noch, daß im Jahre 1869 ein Graf Karl Althann den Bau der Eisenbahn Hohenstadt—Zöptau durchführen wollte. Die Kosten waren von den Brüdern Klein mit 1.400.000 fl. berechnet worden, doch wurde diese Summe weit überschritten. Die Linie übersteigt zunächst den Bohsersfluß, bei Heilendorf die March und steigt bis Blauda. Im Gebiet von Mährisch-Schönberg führt sie über die Teß, erreicht bei Petersdorf das Mertatal und geht da eine Strecke längs der Reichsstraße. Bis 15. Oktober 1873 hatte den Betrieb dieser Bahn die ehemalige Staatseisenbahngesellschaft, der die große Strecke Wien—Brünn—Prag—Bodenbach gehörte. In dem erwähnten Jahre übernahm die Grenzbahn den Verkehr.

Schwierig war es in jener Zeit, das nötige Geld für diese Bauten herbeizuschaffen. In Brünn hatte man drei Linien ausgearbeitet: Olmütz—Troppau, Olmütz—Jägerndorf, Olmütz—Hannsdorf—Grulich, bzw. Freiwaldau. Noch ein Plan tauchte auf, die letzte Linie nicht von Olmütz, sondern von Stefanau über Sternberg und Römerstadt zu führen. In allen Städten wurden Versammlungen abgehalten, es gab viele Meinungen und jede Gemeinde wollte eine Bahn bekommen.

Als die Linie Olmütz—Jägerndorf gebaut wurde, herrschte im Teß-, March- und Oskavatale eine erbitterte Sitzung. In Schönberg arbeiteten einige Männer besonders eifrig, da war es vor allem der damalige Reichsratsabgeordnete Eduard Oberleitner, der von Ort zu Ort wanderte, um statistisches Material zu sammeln, mit dem er in Wien Eindruck machte. Gegen diese Belege konnte sich die Regierung nicht verschließen und zog am 6. Juni 1871 im Parlament den Bau der Linie Sternberg—Schönberg—Hannsdorf—Wichstädter—Lichtenau in Beratung. Am 21. Juni wurde die Strecke vom Abgeordnetenhaus genehmigt, am 27. Juni vom Herrenhaus und am 11. September erfolgte die Baubewilligung an die Brüder Klein und Oberleitner. Der Bau, dem man 15 Jahre Steuerfreiheit in Aussicht stellte, mußte in drei Jahren fertig sein. Am 20. Juni 1872 übergab die Aktiengesellschaft „F. & F. privilegierte Grenzbahn“

den Ober- und Unterbau einer Wiener Firma, die am 31. Juli mit der Arbeit begann. Die Länge der Eisenbahnlinie betrug 92,821 km und es gab zahlreiche schwierige Stellen zu überwinden. Es kamen viele auswärtige Arbeiter, besonders Italiener, die ja für derartige Arbeiten sehr geschickt waren. Auch die Bauern verdienten recht viel Geld, da sie Erde, Schotter und anderes Material herbeiführten. Die Italiener wohnten in Privathäusern und es gab Familien, die ihnen auch die Kost gaben.* Am 9. Mai 1873 erfolgte der große Geldkrach, der viele Unternehmungen lahmlegte. Auch die Wiener Firma gehörte zu denen, die sehr rasch verschwanden. Da führten die Brüder Klein den Bau der Grenzbahn durch, sodass am 15. Oktober 1873 die feierliche Eröffnung erfolgte. Seit dieser Zeit hat Frankstadt eine Station und ein Postamt. Die neue Linie gab auch unserem Dorfe die Bezeichnung „Frankstadt an der mähr. Grenzbahn“.

Die Bahnlinie verläßt Sternberg, berührt Neustadt, steigt dann langsam zur Wasserscheide von Rabersdorf, die 408,3 m hoch liegt, fällt gegen Frankstadt und erreicht in Schönberg die Zöptauerstrecke, die sie bis Blauda benutzt, folgt dem Marchtal und überschreitet in Böhmen die Wasserscheide zwischen der Elbe und der March — 599 m hoch. Hier liegen auch die zwei Tunnels, die eine Länge von 244 m zusammen haben.

Man hatte sich von dieser Bahn sehr viel versprochen, leider zeigte sich das Gegenteil. Der Verkehr war nicht sehr groß, die Einnahmen blieben zurück, sodass unsere Grenzbahn zu den „notleidenden Bahnen“ gehörte. 1884 begann der Bau der sogenannten „Lokalbahnen“, die für die Wizblätter sehr viel Stoff zum Lachen gaben. In demselben Jahre wurde die Strecke Rudelsdorf—Landskron fertig.

*) 20 Jahre später erschienen bei der Assentierung in M.-Schönberg aus einzelnen Dörfern, die sonst einen oder zwei diensttaugliche Burschen stellten, ausnahmsweise viele wohlgebaute Leute, sodass die Aerzte über diese Erscheinung nicht wenig erstaunt waren. Doch bald fand man die Erklärung: Der Bahnbau hatte fremde Leute in die Ortschaften gebracht. (Nach einer freundlichen Mitteilung des Fräuleins Dr. Elsa Rotter, Wien.)

Eine Verbindung der Grenzbahn mit der Stadt Ziegenhals war eine Notwendigkeit und im Jahre 1885 begannen die Arbeiten. Die Linie war als Lokalbahn gedacht. Der erste Teil war am 26. Februar 1888, der andere am 1. Oktober desselben Jahres eröffnet. An der Grenze der beiden Länder überschreitet sie in einer Höhe von 713 m die Wasserscheide zwischen der March und Oder. Dieser Teil gehört zu den schönsten Gebieten und er wird mit Recht „der mährische Semmering“ genannt. Die Länge der neuen Bahnlinie beträgt 55,930 km.

Da es allen Eisenbahnen unserer Heimat sehr schlecht ging, blieb kein anderer Ausweg übrig, als daß sie der Staat übernahm. 1893 geschah dies mit der Strecke Hannsdorf—Ziegenhals und 1894 folgte die mährische Grenzbahn. Nun verlangten noch die Gemeinden Altstadt, Wiesenberk und Römerstadt Anschlußlinien. Die Regierung blieb lange Zeit ihren Wünschen gegenüber taub, da sie ja in Galizien und Bosnien „strategische Bahnen“ bauen mußte. Erst als die Orte selbst einen Teil zu den Baukosten beizusteuern versprachen, erklärte sich die Regierung bereit, 2 Lokalbahnen in Nordmähren zu erbauen.

Die Linie Hannsdorf—Altstadt wurde durch das Gesetz vom 1. Juli 1901 beschlossen; sie ist 9,4 km lang und konnte am 4. Oktober 1905 dem Verkehr übergeben werden. Der Staat gab dazu 350.000 K, das Land 200.000 K und die Gemeinden und Körperschaften 650.000 K. Die Strecke Petersdorf—Winkeldorf*) wurde am gleichen Tag und in demselben Jahre wie die Altstädter Linie beschlossen und am 12. November 1904 dem Staatsbetrieb überlassen. Dazu entrichtete der Staat 400.000 K, das Land 200.000 K und die Beteiligten 900.000 K.

Die dritte Lokalbahn wollte nicht recht vorwärts gehen; es war dies die Strecke Römerstadt—Schönberg. Endlich hatte es um 1913 den Anschein, daß sie gebaut werde, und zwar von Römerstadt nach Rabersdorf. Man gab sich allzugroßen

*) Von dieser Bahn hatte man in Schönberg und anderen Orten Ansichtskarten mit einem lustigen Gedicht feilgeboten. Man sah auf dem Bilde, wie ein Bauer das Scheunentor öffnete, um das „Bügle“ durchzulassen.

Hoffnungen hin und in Schönberg entwarf ein Redner in einer Versammlung so ein Zukunftsbild, daß der „Expresszug Paris—Petersburg“ über Prag—Schönberg—Römerstadt—Troppau fahren werde. Vielleicht hat er es gar nicht so ernst gemeint. Da kam der Weltkrieg und der Umsturz brachte ganz andere Verhältnisse.

Die Bahnen haben ihren Höhepunkt in der Entwicklung überschritten. Heute sind sie fast alle „notleidend“. Der Kraftwagen nimmt den Eisenbahnlinien einen großen Teil des Verkehrs ab, besonders sieht man dies im Nahverkehr. In unseren Eisenbahnlinien steckt ein Riesenvermögen und kann leider nicht so ausgenutzt werden, wie man es erwartet. Der Kraftwagen kommt überallhin, braucht keinen eigenen Unterbau und ist nicht so kostspielig wie die Bahnen. Auch das Flugzeug gewinnt von Jahr zu Jahr immer mehr an Bedeutung. Fährt auch kein Expresszug durch die Berge der Heimat, so sieht man doch wenigstens das Luftschiff über die Berge dahinstiegen; wie ein Riesenvogel aus vergangenen Tagen schwebt es dahin mit einer Schnelligkeit, gegen die selbst ein Gilzug nicht aufkommen kann.

Quellen: Dr. Hermann Reutter „Geschichte der Straßen in das Wiener Becken“.

„Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ung. Monarchie“ — 7 Bände.

„Die Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn“ von P. F. Kupka.

„Aus alten Postkarten“ von Eduard Effenberger.

Anschr. d. Verf.: Lehrer in Pönsdorf 625, N.-West.

früher gemacht, denn hier mit dem Leben glücklich davon zu kommen, lag wohl in einer höheren Fügung.

Vor dem Nordeingang des Dorfes auf einer Anhöhe hatten sich die Reste der Brigade gesammelt, wo der Herr Major Dorbruchi, Herr Hauptmann Graf Orric, Herr Oberleutnant Neumann, Leutnant Greer usw. sich befanden und ich mich ihnen anschloß. Herr Hauptmann Dorbruchi wollte noch einmal Stellung gegen den Feind nehmen, allein die Masse war zu groß, denn wir standen dem Gardekorps und dem am 27. geschlagenen 1. Armee-korps unter Kommando des Generals v. Bonin mit unserer zerrittenen Brigade gegenüber. Wie schwarze Wolken standen sie teils in den Feldern und bewegten sich langsam vorwärts. Nach einer Viertelstunde endlich zogen wir uns zurück, über Berg und Tal, wo wir Tote, Czakos, Patronentaschen und die den Boden in seiner ganzen Ausdehnung bedeckenden Patronenhülsen als Merkmale eines fürchterlichen, blutigen, hartnäckigen Tref-sens, das hier stattgefunden und zahlreiche Menschenleben gekostet hatte, fanden.

In Alt-Rognitz waren mehrere Häuser in Brand gesteckt, die Felder zertreten und verwüstet, die Einwohner zu Bettlern geworden, die aus all der Not, dem Jammer und Elend nur den Anblick dieser so fürchterlichen Gegend hatten.

An einem Waldsaume sah ich ein Pferd, welches weidete und das ich mir nehmen wollte. Ich nahm es beim Zügel, zog es an, es fiel zu Boden. Durch eine Kugel waren beide Vorderfüße durchgeschossen worden, daher ich es liegen ließ.