

### Eingesandtes.

#### Die Erzgebirgsbahn nach Böhmen.

Seit vielen Jahren schon hat das sächsische Ober-  
erzgebirge unermüdlich und mit den größten Anstrengungen  
dahin gesucht, seine Verbindung mit dem, aus Naturprodukten überreichen nordöstlichen  
Böhmen herzustellen, um für seine dichtgedrängte In-  
dustriebevölkerung die notwendigen Voraussetzungen  
einer naturgemäßen, nationalökonomischen Entwicklung  
evident zu erlangen und seinen stagnierenden gewerblichen  
Ressourcen für immer anzuhelfen. Es ist auch in der  
That beflogenswert, zu seien, wie jene rücksige, ebenso  
intelligente als fleißige Arbeitervölkerung, die dichteste  
in ganz Deutschland, nunmehr seit einem halben Jahr-  
hunderte sich förmlich abzuwählen in einem steilen Kampf  
mit den Ressourcen der Natur, welcher sie die notwendigsten  
Lebensbedürfnisse mühsam abringen muß, wäh-  
rend durch Aufschließung das, nur wenige Meilen ent-  
fernt liegenden böhmischen Überfluss an Kohlen und  
Metallen mit einem Schlag eine Viechleistung und  
Ertragbarkeit der Industrie begründet werden würde,  
welche das Erzgebirge zu den größten Leistungen und  
zu dem solidesten Wohlstande führen könnte. Regierung  
und Ressourcen haben recht wohl erkannt, wo der Schwer-  
punkt der sächsischen Gebirgsindustrie liegt und wie  
jenes, für das ganze Land so segnende Reaktion zu  
erreichen ist. Es sind doch die zwei wichtigsten  
Schienenwege für das Obergebirge, die Bahnen von Chemnitz nach Annaberg und von Zwittau nach Schwarzenberg aus Staatsmitteln erbaut wor-  
den und haben die besten Brüder getragen, sonder dies  
bei einer nur vorbereitenden Maßregel möglich ist.

Der Hauptweg dieser beiden Erzgebirgsbahnen (deren Endpunkte Annaberg und Schwarzenberg nur 2½ Meilen von einander entfernt liegen) war aber  
dahin gerichtet, durch eine gemeinschaftliche Ueber-  
führung dieser Linie nach Böhmen, dem gesamten  
Obergebirge seine naturgemäße volkswirtschaftliche  
Stellung zugewiesen und dasselbe an dem großen  
produzierenden Factor zu entfalten, zu welchem es bei  
einer Vollmasse von 10 bis 14,000 Kopfen auf einer  
Meile im Interesse des Nationalverbundes berufen  
ist. — Es muß jedenfalls tüchtig anstrengt werden,  
daß man in Praktischen des Obergebirges und haupt-  
sächlich an dem Centralpunkte der obergebirgischen Indu-  
strie, in Annaberg und Buchholz (zusammen ca.  
17,000 Einwohner, insbesondere Seiten des Annaberger  
Eisenbahn-Komitee, an dessen Spitze die Herren  
Ado. Dehne und Kaufmann Hampel stehen), seit nahezu  
14 Jahren die größten Anstrengungen gemacht hat, um  
jenes volkswirtschaftlich für Sachsen so wichtige Ziel  
zu erreichen, indem man für die Fortführung der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn nach Komotau-Saaz und Prag die bedeutendsten Opfer brachte. Dieser Zweck ist auch insofern erreicht worden, als sich die Linie von Prag über Saaz und Komotau bis zur sächsischen Grenze bei Weipert, um welche  
zuletzte sehr eifige Konkurrenz eintrat, die Böhm-  
ische Eisenbahnsgesellschaft in Prag von der öster-  
reichischen Regierung concessioniert wurde, so daß zum  
Anschluß des nordwestböhmischen Bahnsystems  
nur noch die 2 Meilen betragende sächsische  
Strecke Weipert-Annaberg zu erbauen ist und  
durch eine Privatgesellschaft gebaut werden soll. —

Während man nun glauben möchte, daß hiermit nach  
so langen und opferreichen Bestrebungen das Obergebirge  
endlich das so künftig herbeigewünschte Ziel  
erreicht habe, und der Bevölkerung der Hauptindustrie  
Vorteile im Interesse des Landes gehoben sei; haben  
sich in letzter Zeit, in Bezug auf die Richtung des Ge-  
birgsüberganges von Komotau aus, Bestrebungen  
geltend gemacht, welche den seit 14 Jahren mühsam  
aufgezogenen Plan zur Abschaffung des sächsisch-böhmisches Erzgebirges vollständig zu vereiteln und unmöglich zu  
machen gezeigt sein würden würden. Es ist jedoch  
zu erwarten, daß nach erfolgter Ausklärung dieses, aus  
rein lokalen Interessen entsprungene Konkurrenz-Pro-  
jekt, welches sich leichtem Kausus die von Andern mög-  
lich erwarteten Vortheile aneignen will, von der öffentlichen  
Meinung verurtheilt und der volkswirtschaftlich  
allein richtigen Lage der fraglichen Bahn zum wohl-  
verbierten Sieg verhelfen werde. Obwohl nämlich die  
Hauptlinien des ganzen sächsisch-böhmisches Erzgebirges  
in der ca. 9 Meilen langen Gebirgsbahn Komotau-Weipert-Buchholz-Annaberg sich konzentrieren, weil durch dieselbe die Hauptförderung (13  
Städte und 21 Ortschaften des Erzgebirges) direct in  
den Eisenbahnverkehr gezogen und durch den nur ca.  
3 Meilen betragenden Anschluß Annaberg-Schwar-  
zenberg auch die Interessen des westlichen  
Obergebirges an den böhmischen Verbindung be-  
friedigt werden, so erheben sich gegenwärtig mit vieler  
Öffentlichkeit Stimmen aus dem Elbthal, welche  
verlangen, daß ohne jede Rücksicht auf den Zweck und  
die Bestimmung der Erzgebirgsbahn nach Böhmen, und  
mit Umgehung aller jener Hauptlinie der Gebirgsindu-  
strie, von Chemnitz aus, über Obernhau durch das  
Elbthal eine Weltbahn über das Erzgebirge gebaut werden müsse. Man bedient sich hierbei der  
Stadt Chemnitz offenbar nur als einer guten Firma,  
und will dieser Stadt die Verantwortung für die Um-  
gestaltung der Erzgebirgsindustrie auftragen. Wir glau-  
ben uns jedoch in der Wahrscheinung nicht zu täuschen,  
daß die eigentliche Chemnitzer Industrie vermöge ihrer  
Intelligenz ihr Büro zu diesem Weise nicht hergeben  
kann, weil es auf der Hand liegt, daß das spezifisch  
Chemnitzer Interesse an der Erzgebirgsbahn nur ein  
sekundärer und bedenklich periodischer ist, und durch  
den Anschluß bei Annaberg in derselben Weise befrie-  
diggt wird, wie auf dem nicht längeren Parallel-Weg  
durch das Elbthal.

Wir halten uns auch davon überzeugt, daß die  
Stadt Chemnitz, welche bereits mit Bahnen von und  
nach allen Himmelsgegenden gefeiert ist, ihr Eigen-  
interesse nicht auf Kosten des bischöflichen Erz-  
gebirges zur Geltung bringen und die Rentabilität der  
angestrebten Bahn dadurch in Frage stellen wolle.  
Wenn daher in letzterer Zeit, auf Andrängen der Be-  
wohner des industriell wenig bedeutenden Elbthals,  
in Chemnitz für jenes Project Propaganda zu machen  
versucht worden ist, so kann das Eingehen hierauf nur  
dem natürlichen Volksinteresse an jeder neuen Bahn,  
keineswegs aber dem Gewicht der dafür vorgebrachten,  
sehr einheitlichen Gründe beigemessen werden, welchen

legieren wir hier einige richtig erscheinende Ausführungen über die Sache, hauptsächlich vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus, gegenüber zu stellen beabsichtigen.

Die Industrie des Obergebirges concentriert sich  
bekanntlich in den Thälern von Chemnitz aufwärts  
über Annaberg, Buchholz bis zur Landesgrenze mit  
Hinzunahme des südwärtlichen Gebirgsdistriktes in der  
Richtung über Schwarzenberg. Dieses Gebiet umfaßt ca. 400,000 Bewohner, welche in der Hanphache der  
Industrie angehören. Das Bereich der Chemnitz-Annaberger  
Bahn bis zur Landesgrenze bei Weipert schließt  
über 200,000 Bewohner in sich und wird auf böhmischer  
Seite bis Komotau um ca. 100,000 Köpfen ver-  
mehrt. Die Städte Annaberg und Buchholz mit ca.  
17,000 Einwohnern bilden den Hauptteil der Obergebirg-  
ischen Industrie und haben in ihrem zweimilligen  
Umkreise eine Bevölkerung von ca. 120,000 Seelen.  
Ein Industriebereich von solchem Umfang nimmt ohne  
Zweifel in national-ökonomischer Hinsicht in dem kleinen  
Industriestaate Sachsen die vollste Ausmaßlichkeit  
in Anspruch, weil er ca. den 6ten Theil der Produktion-  
und Steuerkraft des Landes repräsentiert und da-  
her einen höchst weSENTLICHEN Factor für den Staats-  
haushalt und für das Nationalvermögen bildet.

Da nun das Erzgebirge an allen Hilfsmitteln für  
die Industrie, ebenso wie an Ernährungsstoffen, gegen-  
über der Höhe seiner Verdunstung den grösstmöglichen  
Mangel leidet, so ist die erste Bedingung seiner gewölb-  
lichen Existenz und seiner volkswirtschaftlichen Produk-  
tivität die möglichst erschöpfende und billige Aus-  
gleichung dieses Mangels durch nationelle

Eisenbahnanlagen wie solche auf sächsischer Seite  
von Chemnitz und von Zwittau auswärts bereitstehen  
zu gebauen werden. Wer wird es einfalls, Durchgangs-  
strassen aus Triest, Wien und Prag über das Erz-  
gebirge zu schleppen, auf einer Bahn mit meilenlanger  
Steigung 1:40, bei welcher eine Locomotive kaum den  
10en Theil der Last bewältigen kann, welche sie auf  
den zu beiden Seiten des Erzgebirges von Süd nach  
Nord fahrenden Flachlandbahnen, Prag-Bodenbach-  
Dresden und auf der innerhin noch viel günstiger  
angelegten Egerbahn mit Leichtigkeit bewegt?

Welche Rolle soll auf der Erzgebirgsbahn der Durch-  
gangsverkehr spielen, welcher auf der Bodenbacher Linie  
mit ihren ganz vorzüglichen Steigungen nur ca. 5 Pro-  
zent des Gesamtgüterverkehrs beträgt?

Weiter soll eine Rente für diese Bahn kommen,  
wenn sie alle Städte und Hauptindustrieorte des Erz-  
gebirges geistlosenmäßig umgeht und durch das industriell  
ganz unbedeutende Elbthal nach Obernhau, und von  
dort aus auf dem unbewohntesten Erzgebirgsstrakte ab-  
wärts geführt wird?

Wie soll der bereits durch 5 Bahnen befriedigte Be-  
 darf der Stadt Chemnitz einer solchen Bahn, die ca.  
5 Millionen Thaler kosten würde, selbst wenn sie 2  
Meilen länger wäre, als der Anschluß über Annaberg,  
irgend ein genügendes Errrän, ja nur die Betriebs-  
kosten garantieren? Chemnitz hat an der Erzgebirgsbahn  
nur das eine Hauptunterteil, böhmische Braunkohlen für  
seine Maschinen in dem Falle zu bezahlen, wenn die  
Steinkohlen des, vor seinen Thoren liegenden Würz-  
burger Kohlendörfern, oder die ihm durch kurze Bahn-  
verbindung leicht zugänglichen Steinkohlen bei Holzau  
und in Plauenischen Gründen, vorübergehend eine solche  
Preissteigerung erfahren, daß die böhmische Braunkohle  
mit Vorteil bei Chemnitz concurrenz kann. Es ist  
also dieses Interesse nur ein sehr secundärer und pe-  
riodisch, weil die Braunkohle nur im Rothfalle als  
Surrogat für die Braunkohle verwendet wird. Bedeutet man nun, daß eine Elbthalbahn von Kom-  
otau aus auch nur in der Richtung des Annaberger  
Anschlusses, also über Krima geführt werden könnte,  
und mitteln diejenige höher in den Bodengrund ge-  
stellte Ablösung des Weges zwischen Komotau und  
Chemnitz durch die Elbthalaline ganz in Wege  
kommen würde, so liegt es klar auf der Hand, daß der  
Konkurrenzaffect der böhmischen Braunkohle gegen die  
Würzburger und Zittauer Steinkohle für Chemnitz,  
auf der Linie über Annaberg, bei dem dies weSENTLICH  
besten Steigungen, ganz in derselben Weise erreicht  
werden würde, wie durch eine Elbthalbahn.

Wie aber in aller Weile soll eine, in der Han-  
schaft nur aus Chemnitz angewesene Elbthalbahn unter  
solchen Umständen irgend ein genügendes Errän-  
s für ein Analogkapital von 5 Millionen Thaler  
darbieten?

Man ist weit davon entfernt, verloren zu wollen,  
daß jener Erzgebirgsstrahl (Elbthal) durch eine Bahn-  
verbindung mit Böhmen Angenommen und in sei-  
nen volkswirtschaftlichen Verhältnissen verbessert könne.  
Aber diese Rückicht kann natürlich da nicht maßgebend sein,  
wo die gehobenen Hauptlinien des ganzen sächsisch-  
böhmischen Obergebirges in Frage kommen, und nur  
mit deren gänzlicher Aufzehrung ein nationalkono-  
misch Experiment zu Gunsten des Elbthals in  
Szene gesetzt werden soll.

Wir müssen es daher als eine unbedingte volkswirtschaftliche Notwendigkeit erklären, daß wenigstens  
für jetzt und zunächst die Erzgebirgsbahn nur in  
der Weise rationell und zugleich mit dem Erfolge einer  
guten Ertragbarkeit gelöst werden kann, daß die Chemnitz-Annaberger und Zwittau-Schwarzenberg-Buchholz-  
Bahn gemeinschaftlich in der Richtung Annaberg-Weipert-Komotau-Obernhau-Elbthal  
als diejenige der Erzgebirgsindustrie, bei der Entfernung von den  
Widerständen, ganz entscheidend bezeichnet werden, und der We-  
ge, durch den sie führt, sehr leicht zu führen.

Die böhmische Verbindung mittels Fortführung der  
Chemnitz-Annaberger und Zwittau-Schwarzenberg-Buchholz-  
Bahn von Annaberg über Weipert nach Komotau, ist derjenige Plan, an dessen Verwirk-  
lichung das Erzgebirge nunmehr seit vierzehn Jahren  
ununterbrochen gearbeitet hat, indem man von jeder nicht  
einen Augenblick daran zweifelt, daß dieser Weg der allein  
richtigen und möglichen ist, um den Bedürfnissen des Erz-  
gebirges zu genügen; diese Summe der Bevölkerung muß  
doch wohl da maßgebend sein, wo es sich fast ausschließlich  
um deren Interessen handelt!

Die Richtigkeit dieses Verlangens liegt aber auch klar

zu Tage, wenn man erwägt: Daß die Erzgebirgsbahn in  
der Richtung Chemnitz-Annaberg-Komotau an die  
ganze Industrie des Obergebirges zwischen Chem-  
nitz und der Landesgrenze, namentlich also die Städte  
Altenburg, Wittenberg, Torgau, Schleiz, Zeulenroda,  
Oberwiesenthal, ferner die große Menge volk-  
reicher Industrie-Dörfer und Ortschaften zwischen  
diesen Städten, sowie die zahlreichen Fabrikationsstätten  
in den eimündenden Seiten-Thälern bestreift, und  
gleich auf böhmischer Seite alle bedeutenden Ort-  
schaften des Gebirges insbesondere die Städte: Weipert,  
böhmisch Witznitz, Ruppersberg, Freyburg, Platz, Sonnenberg,  
Schönau, in den Berleb zieht, also im  
eigentlichen Sinne des Wortes dem ganzen sächsisch-  
böhmischen Erzgebirge in Sicht kommt, und eben da-  
durch um deren Interessen handelt!

Was bietet dagegen der Übergang durch

das Elbthal?

Er umfaßt alle die genannten Städte und

Industrie-Dörfer des sächsischen und böhmischen

Erzgebirges von A bis Z vollständig, wächst sich von

Komotau aus mit einer ca. drei Meilen langen Stei-  
gung von 1:40 durch ebenso unbewohnte als schwie-  
rige Gebirgsparthen gegen die Grenze empor, berührt

die kleinen Städte im

Obergebirge und verläuft

zum Teil durch

die Elbthalaline

zu einer Höhe von ca. 6 Meilen bis zur Landesgrenze

in einer Länge von ca. 6 Meilen

und kostet eine Rente von ca. 5 Millionen Thaler er-

forderlich.

Diese Summe ist ungefähr obiger Verhältnisse,

und namentlich bei der jeweiligen Überführung des Elb-

thals mit neuen Eisenbahnprojekten, ohnehin nicht

zu beobachten.

Dagegen ist zur Herstellung der Elbthalbahn

ein Analogkapital von nur 900,000 Thaler

notwendig und die heile Ertragbarkeit verfügt,

welch bekanntlich der Lokalgüterverkehr die sicherste Basis

für die gute Ertragbarkeit einer Bahn bildet.

Man hat, um alle Register zu ziehen, namentlich  
auch versucht, die Anlage der Chemnitz-Annaberger  
Staatsbahn wegen zu kurzer Kurven und zu großer  
Steigungen als für den bevorstehenden großen Verkehr  
resp. zur Aufnahme großer durchgehender Wagen un-  
brauchbar zu bezeichnen und hauptsächlich auch aus  
diesem Grunde den Bau der Elbthalbahn als noch-  
wendig hingestellt. Aber auch diese Versuche sind sehr  
hinfälliger Natur; denn den großen Verkehr kann  
eben das Erzgebirgsbahn niemals erlangen, und wird  
daher immer mit ihrem eigenen Wagenpark und die  
gleichmäßige construirten Wagen der jüdischen Gebirgs-  
bahn zu bewegen haben. Was die Ertragbarkeit betrifft,  
so ist es sehr einleuchtend, daß, da die höchste Steigung der Chemnitz-Annaberger Bahn 1:68 ist (ein Theil der Strecke Wiesenthal-Annaberg),  
dieselben Kurven, welche aus Böhmen mit Steigung 1:40  
oder 1:50 aufzuführen sind, auch mit Steigung 1:68 sehr  
leicht bewegen nach Chemnitz abwärts gehen können.

So viel während des Gebrauch größerer durchgehender Wagen un-  
brauchbar zu bezeichnen und hauptsächlich auch aus  
diesem Grunde den Bau der Elbthalbahn als noch-  
wendig hingestellt. Aber auch diese Versuche sind sehr  
hinfälliger Natur; denn den großen Verkehr kann  
eben das Erzgebirgsbahn niemals erlangen, und wird  
daher immer mit ihrem eigenen Wagenpark und die  
gleichmäßige construirten Wagen der jüdischen Gebirgs-  
bahn zu bewegen haben. Was die Ertragbarkeit betrifft,  
so ist es sehr einleuchtend, daß, da die höchste Steigung der Chemnitz-Annaberger Bahn 1:68 ist (ein Theil der Strecke Wiesenthal-Annaberg),  
dieselben Kurven, welche aus Böhmen mit Steigung 1:40  
oder 1:50 aufzuführen sind, auch mit Steigung 1:68 sehr  
leicht bewegen nach Chemnitz abwärts gehen können.

So viel während des Gebrauch größerer durchgehender Wagen un-  
brauchbar zu bezeichnen und hauptsächlich auch aus  
diesem Grunde den Bau der Elbthalbahn als noch-  
wendig hingestellt. Aber auch diese Versuche sind sehr  
hinfälliger Natur; denn den großen Verkehr kann  
eben das Erzgebirgsbahn niemals erlangen, und wird  
daher immer mit ihrem eigenen Wagenpark und die  
gleichmäßige construirten Wagen der jüdischen Gebirgs-  
bahn zu bewegen haben. Was die Ertragbarkeit betrifft,  
so ist es sehr einleuchtend, daß, da die höchste Steigung der Chemnitz-Annaberger Bahn 1:68 ist (ein Theil der Strecke Wiesenthal-Annaberg),  
dieselben Kurven, welche aus Böhmen mit Steigung 1:40  
oder 1:50 aufzuführen sind, auch mit Steigung 1:68 sehr  
leicht bewegen nach Chemnitz abwärts gehen können.

So viel während des Gebrauch größerer durchgehender Wagen un-  
brauchbar zu bezeichnen und hauptsächlich auch aus  
diesem Grunde den Bau der Elbthalbahn als noch-  
wendig hingestellt. Aber auch diese Versuche sind sehr  
hinfälliger Natur; denn den großen Verkehr kann  
eben das Erzgebirgsbahn niemals erlangen, und wird  
daher immer mit ihrem eigenen Wagenpark und die  
gleichmäßige construirten Wagen der jüdischen Gebirgs-  
bahn zu bewegen haben. Was die Ertragbarkeit betrifft,  
so ist es sehr einleuchtend, daß, da die höchste Steigung der Chemnitz-Annaberger Bahn 1:68 ist (ein Theil der Strecke Wiesenthal-Annaberg),  
dieselben Kurven, welche aus Böhmen mit Steigung 1:40  
oder 1:50 aufzuführen sind, auch mit Steigung 1:68 sehr  
leicht bewegen nach Chemnitz abwärts gehen können.

So viel während des Gebrauch größerer durchgehender Wagen un-  
brauchbar zu bezeichnen und hauptsächlich auch aus  
diesem Grunde den Bau der Elbthalbahn als noch-  
wendig hingestellt. Aber auch diese Versuche sind sehr  
hinfälliger Natur; denn den großen Verkehr kann  
eben das Erzgebirgsbahn niemals erlangen, und wird  
daher immer mit ihrem eigenen Wagenpark und die  
gleichmäßige construirten Wagen der jüdischen Gebirgs-  
bahn zu bewegen haben. Was die Ertragbarkeit betrifft,  
so ist es sehr einleuchtend, daß, da die höchste Steigung der Chemnitz-Annaberger Bahn 1:68 ist (ein Theil der Strecke Wiesenthal-Annaberg),  
dieselben Kurven, welche aus Böhmen mit Steigung 1:40  
oder 1:50 aufzuführen