

Erzgebirgischer Volksfreund.

Tage- und Amtsblatt

für die Gerichtsämter Grünhain, Johannegeorgenstadt, Kirchberg, Schwarzenberg und Wildenfels; sowie für die Stadträthe Aue, Elterlein, Grünhain, Hartenstein, Johannegeorgenstadt, Kirchberg, Köpzig, Neustädtel, Schwarzenberg, Wildenfels und Zwönitz.

N^o 96

Erscheint täglich mit Ausnahme des Montags.

Dienstag, den 23. Juni.

Insertionsgebühren die gespaltene Corpuszeile 1 Ngr.

1863.

Preis vierteljährlich 15 Ngr. — Inseraten-Aannahme für die am Abend erscheinende Nummer bis Vormittags 11 Uhr.

(2360)

Bekanntmachung.

Nachdem die im Gesetze vom 19. October 1861 angeordnete Aufstellung der Listen der Stimmberechtigten und Wählbaren zum Zwecke der Landtagswahlen im hiesigen ländlichen Gerichtsamtsbezirke erfolgt ist, so werden Gerichtsamtswegen die Betheiligten mit dem Bemerken hiervon in Kenntniß gesetzt, daß

- 1) ihnen die Einsicht der gedachten Listen an hiesiger Gerichtsamtstelle auf ihr Verlangen freisteht,
- 2) diejenigen, welche ihre Stimmberechtigung oder Wählbarkeit auf Grundbesitz oder Steuerentrichtung außerhalb ihres Wohnortes zu gründen gemeint sein sollten, solches bei dem unterzeichneten Gerichtsamte anzuzeigen haben; sowie daß
- 3) sofort nach erfolgter Anordnung einer Wahl die Schließung der Wahllisten stattfindet und alle in dieselben nicht eingetragenen Personen an der Wahl nicht Theil nehmen können, auch bis dahin unerledigt gebliebenen Reclamationen keine weitere Folge gegeben wird.

Königliches Gerichtsamt Kirchberg, den 17. Juni 1863.

Jumpe.

Fischer.

(2368)

Bekanntmachung.

Der Neubau der im vorigen Jahre abgebrannten Pfarre zu Eibenstock soll unverzüglich in Angriff genommen und an den mindestfordernden technisch befähigten Baumeister, jedoch mit Vorbehalt der Auswahl unter den Licitanten, vergeben werden.

Es ergeht daher an Alle, welche Uebernahme dieses, nach dem gefertigten Risse, wenn auch mit einigen geringen Modificationen, auszuführenden Baues beabsichtigten, Kirchen-Inspectionswegen hiermit die Aufforderung,

den 1. Juli dieses Jahres,

welcher als Licitationstermin anberaumt worden, Vormittags 10 Uhr, im VerhandlungsSaale des hiesigen Bezirksgerichtsgebäudes zu erscheinen und nach vorheriger Bekanntmachung der Bedingungen und soweit nöthig, nach vorherigem Nachweis ihrer Qualifikation der fraglichen Licitations- und weiterer Resolution gewärtig zu sein.

Schneeberg und Eibenstock, am 17. Juni 1863.

Die Königliche Kirchen-Inspection für Eibenstock.

Dr. Passig.

Landrock.

(2370)

Bekanntmachung.

Die auf den

25. Juni dieses Jahres

angesezte Versteigerung des den Begüterten Gottlob Heinrich Jungnickel in Griesbach gehörigen Bauergutes findet, da derselbe den Antrag zurückgenommen hat, nicht statt.

Schneeberg, am 20. Juni 1863.

Das Königliche Gerichtsamt das.

Rasten.

Delschlägel.

(2367)

Holz = Auction.

Vom Johannegeorgenstädter Forstreviere sollen und zwar:

Dienstag, den 30. Juni dieses Jahres,

im Schuchmann'schen Hôtel zu Johannegeorgenstadt

von Vormittags 10 Uhr an:

- 7 Stück harte Stämme von 7, bis 17 Zoll Mittenstärke,
- 875 " weiche dergl. von 4 bis 9, Zoll Mittenstärke,
- 4689 " " Klöße von 5 bis 24 Zoll oberer Stärke,
- 122 " harte dergl. von 5 bis 27 Zoll oberer Stärke,
- 1626 " weiche 5 und 6 zollige Stangen,

sowie

Montag, den 13. Juli dieses Jahres,

im Rathhause zu Johannegeorgenstadt

von Vormittags 10 Uhr an,

5 Klastern harte Scheite,

76 " weiche dergl.,

Feuilleton.

Lambrecht Hensmans.

(Fortsetzung.)

Plötzlich erwachte Frau Standel. Eine schreckliche Angst beflammte ihren Busen; es erschien ihr, als ob Ströme von Blut von ihrem Herzen heraus nach ihrem Gehirn getrieben würden; Alles drehte sich mit ihr rundum; leuchtende Punkte und Feuerfunken wirbelten in Wolken vor ihren Augen. Sie weckte bebend ihren Mann und als dieser aufsprang und rief: „Himmel, was ist? Was hast du, Frau?“ sagte sie mit einer trocknen Kehlstimme:

„Ach, schnell, hilf mir hier weg! Luft, Luft, oder ich komme um! Schnell, Schnell, Luft!“

Der erschrockene Mann half seiner Frau aus dem Bette und setzte sie auf einen Stuhl; sie aber wies heulend nach dem Fenster und ächzte:

„Mach' auf, mach' auf! um Gottes willen! Ich ersticke, das Blut! der Tod!“

Mynheer Standel riß das Fenster auf. Das Unwetter schlug mit wüster Gewalt in die Kammer, der Wind brüllte seinen grausen Gesang rund um die Sterbende, der Schnee erkälte ihre brennende Stirn. Dann sprach sie mit noch weniger deutlicher Stimme:

„Es hilft nichts: der Tod ist da! . . . Einen Priester, einen Priester! Daß ich nicht ohne Beichte sterbe! Ach, aus Mitleiden schnell, einen Priester!“

Mynheer Standel wußte vor Schreck und Angst nicht, was thun. Er lief verzweifelt nach der Treppe hin und schrie von dort der Dienstmagd zu, daß sie herunterkommen solle; dann kehrte er wieder zu seiner Frau zurück und wusch ihr Stirn und Hände mit Wasser und Essig. Kurze Zeit darnach sandte er das Mädchen nach dem Pastor und dem Arzte.

Frau Standel lag da, von einem Schlagflusse oder Blutsturze getroffen. Sie schien des Lebens beraubt, allein die röchelnden Laute ihrer Kehle bewiesen, daß der Streit zwischen Leben und Tod in ihr noch nicht beendigt war. Schon waren ihre Lippen schwarzblau, ein feiner Schaum bedeckte ihre Zähne, ihre Augen waren geschlossen, ihr Kopf hing bleischwer auf ihrer Schulter. Alles deutete auf den nahen Tod — als der Priester plötzlich in der Kammer erschien und auf die Kranke zuschritt. Als ob die Gegenwart des Richters aller Menschen sie vor Angst erstarren machte, bewegte sie krampfhaft ihre Glieder und schrie mit schneidender Stimme:

„Hensmanns! Hensmanns!“

Der Priester trat zu ihr . . . er fand eine Leiche!

Der Engel des Todes führte die Seele des Lämmchens und die Seele der Frau vor den Richterstuhl Gottes. . . .

Des andern Tags um Mittag kam ein Unbekannter an die Wohnung der Hensmans und gab an die Frau im Parterre ein versiegeltes Päckchen für Wilhelm ab. Als der Jüngling dasselbe öffnete, fand er es mit Kattun gefüllt und in der Mitte ein Papier mit fünf Napoleonsd'or.

Wer mochte diesen Schatz ihm schenken? War es Karl Moerens? War es Klara? Wilhelm vermochte darüber nicht zu urtheilen. Die Summe war zu groß, und er hatte auf Erden keine andern Freunde.

Von wem das Geld auch kommen mochte, der Jüngling nahm es mit Dankbarkeit an; den es mußte ihn trösten in seinem Unglücke. — Nun konnte er ein Krönchen*) kaufen für Thereschen und eine Messe lesen lassen für das arme Seelchen.

XI.

Als ob das unglückliche Thereschen ein Sühnopfer gewesen wäre, veränderte sich plötzlich das Schicksal der Hensmans nach dem Tode des Kindes. In Betracht ihrer vorigen Armuth waren sie jetzt reich; denn selbst nach fünf Monaten blieben ihnen noch zwei Napoleons übrig.

Die Ursache hiervon war, daß Wilhelm jetzt die Rechnungsbücher eines kleinen Handelshauses hielt und für zwei Stunden

*) Die Kinder werden in Brabant mit einer Krone von gemachten Blumen begraben und, so weit es möglich ist, gekleidet, wie man sich die Engel im Himmel vorstellt. Etwas Tröstendes und Erhabenes fürwahr liegt in dieser einfach-schönen Volkssitte verborgen.

täglicher Arbeit vierhundert Franken Jahresgehalt erhielt. Nun fehlte ihnen nichts mehr, und Wilhelm konnte alle Wochen seinen Vater besuchen; man hatte ihm die Erlaubniß hierzu in einem verschlossenen Briefe gesandt, ohne daß er wußte, durch wessen Vermittelung ihm diese ungewöhnliche Gunst zu Theil geworden sei. Aber was ihn am Meisten erfreute, war, daß seine Mutter nicht nur ihre vorherige ruhige Stimmung wieder gewonnen hatte, sondern auch von Tag zu Tag vergnügter zu werden und ein richtigeres Urtheil zu bekommen schien. Der Jüngling hatte mit Recht gefürchtet, daß seine unglückliche Mutter beim Tode ihres angebeteten Thereschens für immer mit vollständiger Berrücktheit geschlagen worden sei, und zwar um so mehr, als sie in den ersten Tagen diese Vermuthung durch ein sonderbares Thun hervorrief. Um sie so viel wie möglich vor trüben Erinnerungen zu bewahren, hatte Wilhelm die Kleider Thereschens und was von ihr sonst zurückgelassen war, auf dem Boden unter seinem Bette verborgen; aber die Mutter hatte wahrscheinlich das Versteck entdeckt; denn als Wilhelm diesen Tag nach Hause kam, sah er die kleinen Schuhe des Kindes unter dem Crucifix hängen und seine Mutter davor mit ihrem Rosenkranze auf den Knien liegen und still beten. Im Laufe des Tags nahm er die Schuhe wieder weg, aber als die Mutter dies merkte, lief sie heulend die Stube und den Boden auf und ab und überließ sich einem solchen peinlichen Wahnsinn, daß sich Wilhelm gezwungen sah, die Schuhe wieder unter das Kreuz zu hängen.

Von dieser Zeit an hatte die Frau von Thereschen nicht mehr gesprochen, sie war guten Muthes und genoß mit stiller Freude das Wohlbefinden, das ihr Sohn durch seine Arbeit ihr und ihrem Ursachen bereittete.

Ueber diese schnelle Aenderung ihrer Verhältnisse war Wilhelm aufs Außerste verwundert: ein geheimer Schutzherr schien über ihn zu wachen und stets thätig zu sein, um ihn vor weiterem Ungemach zu bewahren. Er war selbst nicht darnach gegangen, um sich zur Führung der Rechnungsbücher jenes Handelshauses anzubieten: man war zu ihm gekommen und hatte ihn, so zu sagen, gebeten, diese Stelle anzunehmen.

(Fortsetzung folgt.)

Familiennachrichten.

Geboren: Hr. Adv. Heinrich Müller in Leipzig ein S. — **Verlobt:** Hr. Friedr. Hiller mit Frä. Minna Manig in Golditz. — **Hr. Herrm. Sommer** mit Frä. Pauline Reichmann in Döbeln und Roschwitz. **Gebraut:** Hr. Herrm. Reinhardt mit Frä. Auguste Hiller in Golditz und Mölbitz. — **Gestorben:** Hr. A. Bernhardt in Leipzig ein S. — Frau Henriette Schlenker, geb. Lesler, in Leipzig. — Frau Amalie Haase, geb. Weigel, in Leipzig. — Frau Christiane verw. Müller, geb. Römer, in Proßneida. — Frä. Mathilde zum Felde aus Hamburg in Leipzig. — Hr. Adolph Lachmund in Glauchau ein S. — Hr. Historienmaler Joh. Carl Pechwell in Dresden. — Frau Kirchschullehrer Johanne Christiane Friederike Klas in Lanneberg. — Hr. A. Voettrich jun. in Jöhstadt. — Hr. Lehrer Hermann Hildebrand in Dresden eine T. — Hr. Direkt. Heint. Aug. Kölbinger in Herrnhut.

Die Sparcasse zu Schneeberg ist täglich Vorm. 9—12 und Nachm. 2—6 Uhr geöffnet.

Die Sparcasse zu Neustädtel ist täglich Vorm. 9—12 und Nachm. 2—6 Uhr geöffnet.

Sonnabends Sparcassentag für die Sparcasse in Löbnitz.

Sparcasse zu Kirchberg: Jeden Donnerstag, von früh 9 bis Mittag 12 Uhr.

COURSE DER LEIPZIGER BORSE

am 19. Juni 1863.

Kronen Vereins-Handels-Goldmünzen 9 Thlr. 6 Ngr. 5 Pf.
1 Louisd'or 5 Thlr. 15 Ngr. — Pf.
1 kais. Ducaten 3 Thlr. 5 Ngr. 8 $\frac{1}{2}$ Pf.
1 holl. Ducaten 3 Thlr. 5 Ngr. 4 Pf.
Oesterreich. Banknoten, neue Währung, pr. 150 fl. 90 $\frac{1}{2}$ Thlr. = 18 Ngr. 1 $\frac{1}{2}$ Pf.

Eduard Reinwarth,

Korbmacher und Rohrstuhlüberzieher, wohnhaft bei der Wittwe des Zimmermstr. Aug. Denfert, Webergasse Nr. 390, empfiehlt sich dem geehrten hiesigen und auswärtigen Publikum zur Entgegennahme aller in dieses Fach einschlagenden Artikel, verspricht bei reeller Bedienung die billigsten Preise. Zugleich bin ich im Stande gesetzt, Rohrstühle zu den Preisen von 4 $\frac{1}{2}$ an bis 5, 6 und 7 $\frac{1}{2}$ Ngr. zu beziehen, Rohrreifen das Duzend von 6; 6 $\frac{1}{2}$ bis 7 $\frac{1}{2}$ Ngr.

(2851)

(2365)

Auctions = Anzeige.

Donnerstags, den 25. Juni a. e., Nachmittags 1 Uhr, sollen im Hause des vormaligen Förster Püschel in Raschau, in der Nähe des Bades, mehrere Nachlassgeräthschaften, als: ein Regal mit einigen 50 Waarenkasten, nebst Ladentisch mit 6 Kästen und Schränkchen, ein Kleiderschrank, eine Kommode mit Schrank, Tische, Kanapee mit 6 Stühlen, Wanduhren, ein Spiegel, 24 Elle hoch, Porzellan, ein Schiebecock und verschiedene andere Sachen von den Kircheis'schen Erben verauctionirt werden, was hiermit bekannt gemacht wird.

Raschau, den 20. Juni 1863.

Die Kircheis'schen Erben.

(2371)

Ein ausgezeichnet schöner Ochse

wird zum Johannisfest geschlachtet und das Pfund mit 44 Pfennige verkauft; in Anbetracht der Waare ein höchst billiger Preis. — Wer etwas schönes zu sehen und gutes zu essen gewöhnt ist, bestelle rechtzeitig, denn nicht alle Tage gibt es solche Ochsen.

Böhmisch.**Wehlhorn im deutschen Haus.**

(2355)

Spar- und Vorschuß-Verein zu Zwönitz.

Hiermit wird zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß das Expeditionslocal von nächster **Wittwoche, den 21. d. Mts.,** an im hiesigen **Rathhause**, 1 Treppe hoch sich befindet. **Expeditionszeit** von Nachmittags 3 bis 6 Uhr.

Zwönitz, den 20. Juni 1863.

Das Directorium.

(2357-58)

Bahnhofs-Restoration Stein.

Nächste **Wittwoche, den 21. d. Mts.,** soll bei günstiger Witterung in den hiesigen Bahnhofs-Anlagen vom Hrn. Stadtmusikus Reiser aus Hartenstein von Nachmittags 4 Uhr an, **CONCRET** gegeben werden, wozu ergebenst einladet

C. Rink, Restaurateur.**Zugelaufener Hund.**

Am 12. Juni d. J. ist in der Nähe von Herold ein Hund, Stutz, Hühnerhundrace, mit mir gelaufen und bei mir noch aufhältlich.

Gegen Entrichtung der Insertionsgebühren und der Fütterungskosten ist derselbe bei mir einzulösen.

Grünhain, am 18. Juni 1863.

Christ. Friedrich Ficker, Haus-Nr. 92.

(2364)

Zur Beachtung!

Am vergangenen Sonntag, den 14. d. M., wurde mir aus der Brusttasche eines Ueberziehers im Gasthaus zu Siegelhof ein **Cigarren-Stuis** gestohlen. Ist gedachtes Stuis bis längstens den 28. Juni nicht wieder im Siegelhof abgegeben, so werde ich den Thäter, den ich genau kenne, namhaft machen.

Böhla, den 20. Juni 1863.

A. K. jun.

Aue. Schon seit 14 Tagen steht ein Wagen mit Langholz vis à vis der jetzt endlich zum langsamen Abbruch gekommenen urweltlich polnisch-idyllischen Villa. Ob dieser Langholzwagen eine neue Zierde unseres Städtchens sein soll, oder ob mit dem langen Verweilen desselben an diesem Plage ein anderer Zweck verbunden, ist uns nicht bekannt; doch wäre zu wünschen, daß unsere Polizeibehörde dem Besitzer des Wagens wenigstens wissen ließ, daß er die Deichsel desselben, sowie die Enden des Langholzes des Abends mit einem Strohwickel und selbst bei dunklen Nächten mit einer Laterne versähe, damit möglichen Unglücksfällen vorgebeugt würde.

Ein weiterer Uebelstand, der eine Rüge verdient, ist der, daß schon zu verschiedenen Malen Schweine durch die Gassen ohne Aufsicht luftwandeln und von da in die Gärten drängen und an Blumen- und Gemüsebeeten argen Schaden anrichten. Auch hier wäre es wünschenswerth, daß die Polizei ein wachsameres Auge auf solche Ungehörigkeiten hätte.

(2366)

Dixi.

Ein guter und moderner **Reitsattel** nebst **Zaum** ist billig zu verkaufen bei **Funk in Aue.**

Beste neue **Matjes-Haringe** empfiehlt**C. F. W. Pfannenschmid** in Schneeberg.

Ein fettes Schwein ist zu verkaufen bei

Bäckermstr. Carl Jacobi in Schneeberg.Druck, Redaction und Verlag von **C. W. Gärtner** in Schneeberg und Schwarzenberg.

Es gereicht uns zum besonderen Vergnügen, die im Interesse der **Aue-Würschniger Bahn** an die Königl. Hohe Staatsregierung gerichtete Petition als Extra-Beilage der heutigen Nummer des Volksfreundes beilegen zu können. Die Ausarbeitung dieser in jeder Beziehung gebiegenen Vorstellung des Herrn **Dr. Krause** wird unsern Interessenten in überzeugender und schlagender Weise die Nothwendigkeit der Ausführung des angestrebten Bahnprojectes nachweisen.

(2362)

Auction.

Veränderungshalber bin ich gesonnen, mein noch anstehendes **Gras- und Klee-Futter**, sowie eine neumelkne Kuh und ein Kalb

Donnerstag, als den 25. Juni,

Nachmittags um 2 Uhr, freiwillig an Ort und Stelle zu versteigern.

Klobenstein bei Rittersgrün.

Karl Julius Krauß.

(2356)

Theater-Anzeige.

In der festen Ueberzeugung, dem geehrten Publikum einen genussreichen Abend zu bereiten, habe ich zu meiner am Dienstag den 23. Juni stattfindenden **Benefiz**, das beliebte Stück: **Eine Komiker-Familie**, gewählt und ladet zu dieser Vorstellung alle Theaterfreunde der Stadt Schneeberg und Umgegend ergebenst ein

Rosa Kunze.

(2374-75)

Hausverkauf.

Ein kaum vor 40 Jahren in Hartmannsdorf bei Kirchberg erbautes Haus mit seit Kurzem eingebauten Verkaufsladen, unmittelbar an der Straße ohnweit Bärenwalde, worin zeither Material- und Victualwaarenhandel schwunghaft betrieben worden, soll Veränderung halber entweder verpachtet oder auch verkauft werden und ist das Nähere zu erfahren bei

David Bochmann in Schneeberg, am Bahnhofs.

(2352)

Junge Schweine

englischer Race, sind abzugeben auf dem **Sammergute Blauenthal.**

C. Reichel.

(2353)

Kälber

englischer Race, sind abzugeben auf dem **Sammergute Blauenthal.**

C. Reichel.

Unterzeichnetem ist vor einigen Tagen ein schwarzer Hund mit weißer Brust versehen, zugelaufen. Der Eigenthümer kann denselben wieder erhalten durch

(2361)

K. T. Winkler in Schwarzenberg.

D
dustriebre
Aue mi
die dahin
gierung,
eingereid
Die
treten, h
anlage fr
renden B
ihre Best
an Zeit,
dieses B
lichkeit u
arbeiten
die Zähl
fer Män
daß es f
um ein f
zu den g
ten, wen
lebendig
Und
Verbindu
nenwege
diesem al
jenigen,
gewesen
die Mögli
wird, kon
telst einer
stände, w
schwer w
Auch
welche ein
längst erk
niger Gif
gende M
auszuführ
Dies
auf die h
rante, da
Die
lung beha
ner Eisen
feit der
herrschen
Großartig
glückliche
handenfein
ligen Ver
Die
die Städte
dorffschafte
weit über
zen Erde n
Dritschafte
berei-, S
während
Strumpfr
lossalen S
bedeutend
portgeschäf
ausgebehn
umfassende
übrigen
deutendhei
niger Eisen
tenen Ren
Es b
firie neben

Extra-Beilage des Erzgeb. Volksfreundes.

An die Königlichen Hohen Ministerien des Innern und der Finanzen in Dresden.

Die Vertreter verschiedener Gemeinden, Corporationen und Industriebranchen haben seit einer Reihe von Jahren die Verbindung Aue mit Würschnitz mittelst einer Schienenanlage angestrebt und die dahin gehenden Vorstellungen sowol bei der hohen Staatsregierung, als bei den Kammern der jeweilig versammelten Landstände eingereicht, diese Vorstellungen aber immer und immer wieder erneuert.

Die Männer, welche zu Erstrebung dieses Zieles zusammengetreten, haben in dem Bewußtsein der Nothwendigkeit dieser Bahnanlage für den allgemeinen Verkehr sowohl, als für den sie berührenden Landestheil, sich von keiner Schwierigkeit zurückhalten lassen, ihre Bestrebungen weiter zu verfolgen, sie haben die kostbaren Opfer an Zeit, Mühe und Geld nicht gescheut, um die Verwirklichung dieses Bahnprojectes zu erreichen und die die Ausführbarkeit, Nützlichkeit und Rentabilität dieser Eisenbahnstrecke nachweisenden Vorarbeiten in Ausführung zu bringen. Wenn schon der Hinweis auf die Zähigkeit und Beharrlichkeit der jahrelangen Bemühungen dieser Männer für diese allgemeine Sache die Ueberzeugung befestigt, daß es sich in der That um ein von der Nothwendigkeit gebotenes, um ein flagrantes Werk handelt, so muß sich diese Ueberzeugung zu den zweckdienlichen Thathandlungen und Entschlüssen gestalten, wenn noch die Momente, welche jene gemeinnützigen Bestrebungen lebendig erhalten, einer eingehenden Erwägung unterzogen werden.

Und in der That, es gibt Niemand mehr, welcher nicht die Verbindung eines Landestheiles mit dem andern mittelst Schienenwege für eine Wohlthat, ja für eine Nothwendigkeit hielt. In diesem allgemeinen Gedanken schon liegt die Rechtfertigung für diejenigen, welche für Erlangung der bezeichneten Bahnlinie wirksam gewesen und noch sind. Allein zu dem, was im Allgemeinen für die Nützlichkeit und Nothwendigkeit einer Eisenbahnanlage aufgebracht wird, kommen hier, für die Verbindung Aue mit Würschnitz mittelst einer Eisenbahn, ganz besondere Umstände in Betracht, Umstände, welche bei den anderen mancherlei Eisenbahnprojecten in so schwer wiegender Maße nicht zur Erscheinung kommen können.

Auch die königlich hohe Staatsregierung hat die Wichtigkeit, welche eine Fortsetzung der Würschnitzer Eisenbahn bis Aue fordert, längst erkannt, indem dieselbe dafür bei Concessionirung der Würschnitzer Eisenbahngesellschaft in den Concessionsbedingungen vorsehende Maße getroffen und sogar das Expropriationsgesetz auf eine auszuführende Würschnitz-Auer Eisenbahn ausgedehnt hat.

Diese vorsehenden Maßnahmen gewähren in dem Hinblick auf die hohe Wichtigkeit der besprochenen Eisenbahnanlage die Garantie, daß dieselbe auch ihrer Ausführung sicher entgegengehen dürfe.

Die besonderen Umstände aber, welche eine so wichtige Stellung behauptend, lediglich hier zusammentreffen und die Anlage einer Eisenbahn in so hohem Grade begünstigen, sind die Dichtigkeit der Bevölkerung des dadurch berührten Landestheiles, das Vorkommen verschiedener Industriebranchen, die Eigenthümlichkeit und Großartigkeit der letzteren, die gegründete Hoffnung auf eine rasche glückliche Entwicklung und Ausdehnung derselben bei dem Vorkommen dieses Schienenweges und die Befürchtung ihres allmählichen Verkommens bei dem fernern Mangel einer solchen Bahnanlage.

Die Aue-Würschnitzer Eisenbahn berührt, von Aue ausgehend, die Städte Löbnitz, Zwönitz, Stollberg und reichbevölkerte Fabrikdörfschaften. Die Bevölkerung beträgt hier auf einer Quadratmeile weit über 15000 Einwohner, eine Erscheinung, welche auf der ganzen Erde wohl kaum wieder wahrgenommen werden wird. In diesen Dörfschaften ist die Woll- und Baumwollens, die Strumpfs-, die Gerberei-, Schieferindustrie in großartigem Maßstabe vorherrschend; während Löbnitz bedeutende Rockstoffs-, Tuchs-, Buckskins-, Gerberei-, Strumpfwaren- und Maschinenbauetablissemens sowie seinen colossalen Schieferbetrieb u. a. aufzuweisen hat, ragt Stollberg mit der bedeutendsten Strumpfwarenfabrication, das große Wollersche Exportgeschäft an der Spitze, hervor; während wieder Zwönitz die ausgebreitetste Pappen- und Papierfabrication des Erzgebirges, umfassende Strumpfs- und Garnfabrication besitzt, zeichnen sich die übrigen Dörfschaften durch andere Industriebranchen aus. Die Bedeutung der innerhalb des Bereichs der künftigen Aue-Würschnitzer Eisenbahn bestehenden Industrie wird in den weiter unten enthaltenen Rentabilitätsmomenten in überzeugender Evidenz hervortreten.

Es bedarf nun keines besonderen Nachweises, daß die Industrie neben ihrer natürlichen Befähigung nur dann in dauernder

Weise gedeihen und sich behaupten kann, wenn ihr dieselben Bedingungen ihrer glücklichen Entwicklung und Einbürgerung geboten sind, unter denen sie anderwärts sich entfaltet hat, und es wird auch weiter keines Wortes bedürfen, daß eine der hauptsächlichsten dieser Bedingungen, ein leichter, schneller und billiger Verkehrsweg, die unmittelbare Verbindung mit Eisenbahnen ist. Soll daher die hier heimisch gewordene Industrie nicht gänzlich versicken und verkommen und dem Glende des Erzgebirges dauernd abgeholfen werden, so kann es anders nicht geschehen, als daß die Eisenbahn ohne weiteren Verzug in das Leben gerufen werde.

Die nächstfolgende Betrachtung nur eines Beispiels wird die Wichtigkeit des obigen Grundsatzes veranschaulichen.

Die Fracht eines Centners englischen Schiefers, beträgt von Hamburg bis Riesa, wie aus der beifolgenden Originalfactura erhellt, 35, Pf., von Löbnitz bis Chemnitz aber per Achse, bei einem Zeitaufwande von 1½ Tag, 45, Pf. Die Folge ist, daß der sächsische Schiefer mit dem ausländischen nicht zu concurriren vermag, der ausländische den ersteren vom Markte verdrängen wird und deshalb große Summen baaren Geldes jährlich in das Ausland auswandern. Wäre die inländische Schieferindustrie unbedeutend und an sich unzureichend, um den Bedarf zu decken, oder stände er der Güte und Dauerhaftigkeit dem ausländischen nach, so könnte das Verkommen der inländischen Schieferindustrie gleichgiltig erscheinen. Allein da nachgewiesener Maßen die Haltbarkeit des hiesigen Schiefers die des ausländischen übertrifft und die hiesige Schieferindustrie den Bedarf des Innlandes leichtsin zu decken vermag, so tritt diese Angelegenheit mit schwer wiegenden Folgen in den Vordergrund und beansprucht mit Recht ihre volkswirtschaftliche Würdigung. In Löbnitz und der nächsten Nähe bestehen außer mehreren im Betriebe befindlichen Privatschieferbrüchen zwei Actiengesellschaften, die sächsische Schieferbruchcompagnie in Löbnitz und der erzgebirgische Schieferbauverein in Aßfalter, erstere mit einem Actien capitale von 400,000 Thln., letztere mit einem dergleichen von nahezu 200,000 Thln. ausgestattet. Die sächsische Schieferbruchcompagnie, hervorragend durch ihre glücklichen Erfolge und ihre umsichtige, sachgemäße Verwaltung, hat bei einer Arbeiterzahl von ungefähr 500 im Jahre 1862 für verkauften Schiefer und für Platten 55,630 Thlr. 24 Ngr. 1 Pf. baar vereinnahmt und für Arbeitslöhne und Gehalte in runder Summe 40,000 Thlr. verausgab und sie ist für die hiesige Bevölkerung bei dem zeitherigen Nothstande ein wahrer Segen gewesen. Der Transport eines mit zwei Pferden bespannten und mit 50 Centnern Schiefer beladenen Wagens kostet bis Chemnitz 7 Thlr. 15 Ngr., während eine gleiche Quantität Schiefer mit der Eisenbahn verfrachtet bis dahin inclusive der Abholungskosten vom Bahnhofe Chemnitz bis zum Bauplatz nur 5 Thlr. 2 Ngr. Transportspesen kosten würde. Nun könnte eingehalten werden, daß zu Verfrachtung des Schiefers nach Chemnitz die Bahn von Aue an benutzt und damit schon ein günstigeres Spesenverhältniß gewonnen werden könne. Dieser Einwand findet jedoch sofort bei der Erwägung seine Erledigung, daß damit bei 100 Centnern eine Ersparniß von nur einem Pfennig für 1 Centner erzielt wird. Wenn nämlich, wie bereits angegeben, der Transport von 100 Centnern Schiefer per Achse von hier nach Chemnitz 15 Thaler kostet, mithin der Centner 4 Ngr. 5 Pf., so berechnen sich die Transportkosten von hier über Aue per Bahn nach Chemnitz wie folgt:

- 1) 2 Ngr. 4 Pf. von Aue nach Chemnitz für 1 Ctr..
- 2) 1 " 5 " von hier nach Aue für 1 Ctr.
- 3) — " 5 " von dem Bahnhof Chemnitz bis zum Bauplatz.

mithin 4 " 4 " für 1 Ctr., mithin 14 Thaler 20 Neugroschen

für eine Wagenladung zu 100 Ctr. gerechnet. Bei einer directen Eisenbahnverbindung von Löbnitz nach Chemnitz (in der Herstellung einer Eisenbahn Aue-Würschnitz) wird sich aber der Frachtpreis so gestalten:

- 1) 1 Ngr. 5 Pf. von hier nach Lugau gleich 3 Meilen,
- 2) 1 " 0, " von Lugau bis Bahnhof Chemnitz,
- 3) — " 5 " vom Bahnhof Chemnitz bis zum Bauplatz

mithin 3 Ngr. 0, Pf. für 1 Ctr., mithin

für eine Wagenladung zu 100 Centner. Es resultirt somit hieraus, daß bei einer directen Eisenbahnverbindung von hier nach Chemnitz

bei 100 Centner, bei 150,000 Centner, eine Quantität von Centner-Schiefer, welche gewiß niedrig gegriffen ist, 6800 Thaler

dem Transporte Löbnitz-Aue-Chemnitz gegenüber, jährlich erspart werden würden.

Es leuchtet daher ein, daß bei beschränkten Verkehrsstraßen der ergebrißige Dachschiefer schon in Chemnitz, einer Entfernung von etwa 4 Meilen von seinem Productionsorte, mit dem englischen Schiefer kaum mehr concurrenzfähig ist und den Markt nicht einmal in Chemnitz mehr behaupten kann. Die Folge davon muß sein, daß die Schieferindustrie in ihrer naturgemäßen Entwicklung zurückgehalten, das Nebenproduct der Mauer- und Bausteine aber wegen der Erheblichkeit der Transportspesen als werthlos zu den Halben geworfen wird.

Die Schienenverbindung Aue mit Würschnitz, zugleich die unmittelbare Verbindung mit Chemnitz und weiter, gewährt aber die sichere Bürgschaft einer großartigen, gar nicht geahnten Entwicklung dieser Industrie. Es würde und müßte die Arbeiterzahl bald auf Tausend und höher steigen und in Chemnitz und weiter nicht nur der ausländische Schiefer verdrängt, ja es würden die Mauersteine aus den hiesigen Brüchen bis nach Würschnitz, Delsnitz, Lugau u. wo jetzt die Ruthe Mauersteine mit circa 25 Thlr. bezahlt wird, weit billiger geliefert und verfrachtet werden können.

Die Bedeutendheit schon des einen Beispiels führt gewiß zu der Betrachtung, daß eine Eisenbahnverbindung Aue-Würschnitz länger nicht hingezogen werden dürfe. Dabei tritt die volkswirtschaftliche Seite mit solcher Schärfe und unerbittlichen Consequenz entgegen, daß man sich ihrer Würdigung gar nicht entziehen kann. Die 1000 Arbeiter, um bei diesem Beispiele stehen zu bleiben, absorbiren einen jährlichen Gesamtarbeitslohn von ungefähr 100,000 Thaler, finden hier eine stabile Beschäftigung und erlangen, in frischer freier Luft arbeitend, eine ausdauernde Gesundheit. Dahingegen würden die großen Summen Geldes, welche für den Schiefer dem Auslande zufließen, dem Lande erhalten bleiben. So würden normale Löhne, normale Beschäftigung und ein kräftiger Arbeiterstand gewonnen werden.

In gleicher Maße sind auch die übrigen Industriebranchen bei dieser Eisenbahnfrage interessirt, denn es versteht sich von selbst, daß da, wo Rohproducte und fertige Fabricate durch die Achse verfrachtet werden müssen, eine Concurrenzfähigkeit mit gleichem Fabricate bei unmittelbarer Eisenbahnverbindung nicht gedacht werden kann und daher die Entwicklung entweder schwierig oder unmöglich ist. So verursachen z. B. dem Wollerschen Geschäfte in Stollberg die jährlichen Achsenfrachten nach Chemnitz und Hohenstein allein 6000 Thaler, ein Umstand, der es schwer macht, unter gleichen Vortheilen mit Chemnitzer Geschäften zu concurriren.

Gerade der Theil des Erzgebirges, welcher in den Kreis der angestrebten Eisenbahn hineingezogen werden soll, bietet nicht nur eine schon vorhandene, großartige Industrie dar, sondern er enthält auch in sich so viele natürliche und gesunde Keime zu einer noch größeren Entwicklung, daß es nur des belebenden Elementes der Eisenbahn bedarf, um sie der Blüthe entgegen zu führen. Es wird, dessen darf man gewiß sein, von dem sprüchwörtlich gewordenen „armen Erzgebirge“, von einer „Uebervölkerung“, von „halbmüßigen Händen“ nicht mehr die Rede sein, die Steuerkraft sich immer mehr und mehr heben und das „arme“ Erzgebirge ein köstlicher Juwel sein in der Krone Sachsens.

Wir sind uns wohl bewußt, daß die königliche hohe Staatsregierung auf unsere wiederholten Vorstellungen Ihre Geneigtheit zu Ausführung dieses Bahnbaues angedeutet hat, und nur durch die Schwierigkeiten, welche das Terrain entgegen stellen soll, von einer näheren eingänglichen Prüfung des Projectes zurückgehalten worden ist. Allein es wird und kann jetzt der Nachweis nicht mehr schwer fallen, daß in der That „Terrainschwierigkeiten“ hier nicht obwalten. Und hier sind wir nun an dem Punkte angelangt, der von uns den Nachweis der Ausführbarkeit fordert.

Einer unserer früheren Vorstellungen haben wir das Nivellement über die Bahnlinie Aue-Würschnitz beigefügt. Darnach kann die Ausführbarkeit nach dem heutigen Stande der Eisenbahntechnik nicht bezweifelt werden. Denn es ergibt dieses Nivellement, daß von Aue bis zu dem zu übersteigenden höchsten Punkte Oberaffalter die durchschnittliche Steigung 1:49 sich verhält. Nun hat man damals gesagt, „daß ein ähnliches Verhältniß nur noch die Semmeringbahn nachweise,“ und mit diesem Ausspruche die Unmög-

lichkeit der Ausführung dieser Bahn nachgewiesen geglaubt. Es fällt aber dieses Urtheil schon in dem Hinweise auf die fortgeschrittenen Eisenbahntechnik und die seitdem unter viel ungünstigeren Steigungsverhältnissen ausgeführten Staatsbahnen in sich selbst zusammen. Die Bahn Schlemma-Neustädtel ergibt bei einer Länge von einer Meile eine durchschnittliche Steigung von 1:40 und die Tharandt-Freiburger Eisenbahn enthält Strecken von über 5000 Ellen, welche ebenfalls eine Steigung von 1:40 nachweisen. Wir sind aber auch im Stande, die etwa noch übrig bleibende Bedenklichkeit hinwegzuräumen und darzulegen, daß in Folge einer Variante von der früher nbeulirten Bahnlinie die Steigungsverhältnisse weit günstiger sich gestalten. Die Variante beginnt, wie die beifolgende Situationszeichnung näher darstellt, vom Meyerschen Gute in Niederlöbnitz, Station 66, zieht sich das Thal nach Dittersdorf hinauf, läuft in einer Curve von einem Radius von 300 Ellen in der Nähe von Dittersdorf nach dem entgegengesetzten Bergrücken und mündet endlich nach einem Bogen von 400 Radius in der Nähe des Löbnitzer Krankenhauses Station 91 in die alte Linie wieder ein, in einer Gesammtlänge von 5370 Ellen, so daß, da 2599 Ellen der alten Strecke entfallen, die ganze Bahn nur 2771 Ellen länger wird und der Mehrbetrag der für diese Variante mit 42,822 Thaler veranschlagten Baukosten bei dem Hinwegfallen der mit 32,000 Thaler veranschlagten Ueberbrückung von Station 66 bis Station 70 in runder Summe nur 10,000 Thaler ausmacht. Durch diese Variante wird aber eine Horizontale von 3044 Ellen mit einem Haltpunkte, dem Bahnhofe Löbnitz, gewonnen und es fällt diese Horizontale mitten in die Linie Aue-Oberaffalter, mithin mitten auf den Theil der Bahnlinie, der nach dem früheren Nivellement eine Steigung von 1:49 enthält. Es springt sofort in die Augen, daß unter diesen ermittelten Verhältnissen die ehemaligen „Terrain-Schwierigkeiten“ von selbst fortfallen und daß eine derartige Horizontale für die Beurtheilung der ganzen Steigungsverhältnisse die glücklichsten Momente darbietet. Und in der That ist dies auch der Fall. Denn das beifolgende von dem königlichen Oberingenieur Sorge abgegebene Gutachten enthält wörtlich folgende Stelle:

die Richtungsverhältnisse haben sich durch die Variante nicht gebessert, dahingegen aber haben die Steigungsverhältnisse, indem die ganze hinzugekommene Länge horizontal gelegt werden konnte, eine namhafte Verbesserung erlitten, die auf die ganze Länge von Station 1 bis auf den höchsten Punkt der Scheide, Station 147, einen wesentlichen Einfluß ausüben wird.

Somit sind die Bedenken, welche aus der örtlichen Lage der von dieser Eisenbahnlinie berührten Erhebungen hergeleitet wurden, entgleitet und die Terrainschwierigkeiten glücklich beseitigt.

Wenden wir uns nun zu dem Theile unserer ehrerbietigsten Vorstellung, der den Bauaufwand dieser Eisenbahnstrecke beleuchten soll, so beträgt derselbe nach der früheren Begutachtung der königlichen Oberingenieure Sorge und Kell bei einer Länge von 3,62 Meile, mithin mit Hinzurechnung der Variante 1,180,000 Thaler; es hat der Erstere jedoch erklärt, daß bei Veranschlagung dieser Baukosten hoch gegriffen worden sei und dem Verfasser dieser ehrerbietigsten Vorstellung gestattet, dies hierbei ausdrücklich zu verlautbaren. Die Richtigkeit dieser Behauptung ergibt einen Vergleich des Bauaufwandes einer anderen Linie mit ungleich schwierigeren Verhältnissen.

Nach dem beifolgenden Geschäftsberichte über die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn auf das Jahr 1861 beträgt die Länge dieser Bahn 1,96 Meile. Die Expropriationskosten berechnen sich durchschnittlich per Acker 1020 Thlr. und die Ueberbrückungen und Viaductbögen auf 33,195 Thlr. Trotz dem theuern Grundstücksverwerbe und der bedeutenden Kunstbauten aber kommt die Bahnmeile (7500 Meter) doch nur 204,549 Thlr. 9 Ngr. 3 Pf. zu bauen. Mit Bezugnahme auf die obige Erklärung und die nachgewiesenen vorangeführten Umstände darf mit Gewißheit angenommen werden, daß die ganze Aue-Würschnitzer Bahn mit nur 1 Million herzustellen sein wird.

Hierbei wird es erlaubt sein, darauf hinzuweisen, daß bei dem Vorhandensein ausreichender Betriebsmittel und der zum Betriebe erforderlichen Personalien schon bei der jetzigen Würschnitzer Bahn der bereits in Rechnung gebrachte Aufwand für Anschaffung von Betriebsmitteln und Unterhaltung des erforderlichen Personals bei der Aue-Würschnitzer Bahn sich sehr erheblich abmindern werde.

Doch will man immerhin auch hier, um nicht niedrig zu greifen, das gesammte Baucapital zu 1,100,000 Thlr. annehmen.

Es könnte nun dagegen der Einwand erhoben werden, daß bereits am letzten ordentlichen Landtage für Eisenbahnzwecke eine

Anleit
Chem
gierun
eingel
Erbau
es ein
mehr
malen
endige
staud
Bauco
überge
bezeich
anspru
terneh
gen, z
nachw

langt,
nachst
Nomen
hätmi
gel
Chem
gerte
wickel
gezoge
nicht
jezt
hende

find a

vom

1) da
2) da
3) da
4) da
5) da
6) da
7) die
un
Lö
P
Ler
ter
Th

amt
nicht
als de
die üb
Einwo
Haus
net, ab

folglic
Nachri

völferu
Auslan
gend
wird e
stens

glaubt. Es
fortgeschrit-
tgeren Stel-
selbst zusam-
Länge von
und die Tha-
5000 Ellen,
Wir sind
Bedenklichkeit
Variante von
se weit gün-
befolgende
ute in Nie-
rdorf hin-
0 Ellen in
Bergrücken
dus in der
alte Linie
so daß, da
nur 2771
ariante mit
egfallen der
Station 66
ausmacht.
044 Ellen
n und es
lter, mithin
überen Ni-
t sofort in
ie ehemali-
daß eine
Steigungs-
a der That
Königlichen
lich folgen-
die Vari-
haben die
hinzuge-
n konnte,
e auf die
n höchsten
wesentli-
Lage der
et wurden,
erbietigsten
beleuchten
der König-
von 3, 62
0 Thaler;
ung dieser
ffer dieser
ich zu ver-
Vergleich
wierigern
Oberhohn-
trägt die
en berech-
Neberbrü-
u theuern
er kommt
9 Agr. 5
ung und
Gewisheit
mit nur
ß bei dem
Betriebe
er Bahn
ung von
nals bei
verde.
g zu grei-
men.
den, daß
decke eine

Anleihe von 7 Millionen vereinbart sei und vor Ausführung der Chemnitz-Annaberger und der Herlasgrün-Egerbahn die Staatsregierung auf ein die Staatscasse belastendes neues Unternehmen nicht eingehen könne. Wir sind überzeugt, daß zu Aufbringung des zu Erbauung einer Aue-Würschniger Eisenbahn erforderlichen Capitals es einer außerordentlichen Finanzoperation nicht bedürfen, daß vielmehr bei der anerkannt trefflichen Finanzverwaltung und den normalen Ausgabeverhältnissen die im Laufe der mit diesem Jahre sich endigenden Finanzperiode einen beträchtlichen verfügbaren baaren Bestand ergeben werde, daß das für diesen Schienenweg erforderliche Baucapital diesen Baarbestand gar nicht absorbiren könne und sind überzeugt, daß auch der Aufwand für die Ausführung der so eben bezeichneten beschlossenen Bahnen die vollen 7 Millionen nicht beanspruchen werde. Es stellen sich daher der Ausführung dieses Unternehmens weder örtliche noch finanzielle Schwierigkeiten entgegen, zumal eine Aue-Würschniger Staatseisenbahn, wie wir sogleich nachweisen werden, das Baucapital gut verzinsen werde.

Sind wir somit endlich bei der Frage der Rentabilität angelangt, so wird uns verstattet sein, die hierzu dienenden Momente nachstehends kürzlich zusammen zu stellen. Zur Beurtheilung dieser Momente erübrigt vorerst, darauf hinzuweisen, daß die Verkehrsverhältnisse so zur Ziffer gebracht worden, wie sie jetzt, bei dem Mangel einer Eisenbahn, bei dem Verkehre Aue, Lösnitz, Stollberg, Chemnitz, thatsächlich sich ausgebildet haben, und daß der gesteigerte Verkehr, wie er sich nach dem Bestehen der Eisenbahn entwickelt und gestaltet haben wird, hier durchaus nicht in Rechnung gezogen, auch dabei in das Bereich einer bereits bestehenden Bahn nicht hinübergeariffen worden ist, die Prämissen daher auf das jetzt für den Verkehr Aue-Würschnitz-Chemnitz thatsächlich Bestehende gegründet sind.

Die Frachten, welcher dieser Bahn werden zugewiesen sein, sind aber nach den dormaligen thatsächlichen Verhältnissen folgende

- 1) 360,000 Ctr. Getraide,
- 2) 1,050,000. " Kohlen,
- 3) 615,000 " Holz,
- 4) 500,000 " Schiefer, Bau- und Pflastersteine, Werkstücke aus den Brüchen bei Chemnitz,
- 5) 360,000 " andere Frachtgüter.

Zu 1. Getraide.

Nach der Bevölkerungsstatistik, vergl. statistische Nachrichten vom Jahre 1862 Seite 15 und 44 haben

	Bewohnte Gebäude.	Zahl der Haushaltungen.	Einwohner.
1) das Gerichtsamt Stollberg . . .	3067	7033	35853
2) das Gerichtsamt Grünhain . . .	1060	2161	10215
3) das Gerichtsamt Beyer . . .	679	1305	6889
4) das Gerichtsamt Schwarzenberg . . .	1750	3996	19185
5) das Gerichtsamt Eibenstock . . .	1646	3901	19856
6) das Gerichtsamt Schneeberg . . .	1981	4201	20884
7) die Reccsherrschaften Hartenstein und Stein mit den Drikschaften Lösnitz, Hartenstein, Alberoda, Pfannenstiel, Beutha, Gröna, Lenkersdorf antheilig, Niederalfalter, Oberalfalter, Streitwald, Thiersfeld, Wildbach und Zschoten	1438	3139	12556
Summa	11621	25736	125438

Wenn jedoch von den unter 2 bis 6 bezeichneten Gerichtsamtbezirken ein Theil zu den Bereich der Aue-Würschniger Bahn nicht gehört, so wird von der Anzahl der Haushaltungen sowol, als der Einwohner ein Theil zu kürzen sein. Rechnet man daher die über 100,000 Einwohner sich aufrechnende Summe von 25,438 Einwohner, mithin ungefähr den dritten Theil, in gleichen 5236 Haushaltungen, je eine Haushaltung zu circa 5 Bewohner gerechnet, ab, so ergeben sich für den Bahnbereich

100,000 Einwohner mit 20,500 Haushaltungen.
Im Durchschnitte consumirt eine Person jährlich circa 540 Pfd. in Roggenwerth,

folglich 100,000 Einwohner 540,000 Ctr. (vergl. Statistische Nachrichten vom Jahre 1861 11. und 12. Stück Seite 136.)

Nach derselben Quelle bedarf Sachsen für jeden Kopf der Bevölkerung eines jährlichen Zuschusses von 85 Pfd. aus dem Auslande. Da es nun erwiesen ist, daß in hiesiger Gegend selbst Mittelgüter ihren eigenen Bedarf nicht erbauen, so wird es auch nicht befremden, wenn von obiger Consumtion höchstens nur der dritte Theil, mithin 180,000 Ctr. durch eigene Pro-

duction gedeckt wird. Es reducirt sich daher die obige Getreidesumme jährlich bis auf

360,000 Centner

Es beruht aber in Notorietät, daß das Getreideconsum fast ausschließlich aus dem Niederlande bezogen wird.

Zu 2. Kohlen.

Wird für eine jede Haushaltung nur ein Ofen mit einem jährlichen Verbrauch von 50 Scheffeln gleich 100 Ctr. gerechnet, was unter Berücksichtigung des Umstandes, daß darunter auch die in den Städten Lösnitz, Stollberg, Zwönitz ic. vorhandenen 12 Dampfmaschinen, sowie die Fabriken enthalten sein sollen, gewiß niedrig gegriffen ist, so ergibt sich bei 20,500 Haushaltungen ein Verbrauch von

2,050,000 Centner.

Rechnet man den Verbrauch der Würschniger Gegend und die Verladung durch eigenes Geschirr, mit einer Million Centner veranschlagt, ab, so bleiben für den Bahntransport jährlich

1,050,000 Centner Steinkohlen

übrig.

Zu 3.

Nach Seite 408 No. 43 der Berg- und Hüttenmännischen Zeitung vom Jahre 1860 bestehen in dem Würschniger Kohlenbeken 17 Werke, wovon jedoch zur Zeit 3 ihren Betrieb sistirt haben, so daß nur 14 gangbare Kohlenwerke angenommen werden können.

Rechnet man nun den gesammten Holzverbrauch dieser Werke jährlich nur zu 150,000 Thaler, was jedenfalls nicht hoch gegriffen ist, da selbst Mittelwerke mehr als den darnach sich ergebenden Mittelverbrauch bedeutend übersteigen, und rechnet man den Kubikfuß bis an Ort und Stelle zu 5 Rgr., ein Preis, welcher gewiß hoch gefunden werden muß, da größtentheils Hölzer von 8 bis 12 Zoll Stärke verbraucht werden, so erhält man ein Frachtquantum von

150,000 6 = 900,000 Kubikfuß

und den Kubikfuß Holz zu 35 Pfd. gerechnet

315,000 Centner Holz.

Dieses Holz wird aber, wie es notorisch ist, da die Verfrachtung per Bahn von Aue nach Lugau theurer zu stehen kommt, fast ausschließlich aus der Auer Gegend per Achse zu den Kohlenwerken befördert. Rechnet man die aus den Forsten des Rathswaldes zu Lösnitz, des Gottes- und Grünwaldes, des Pfannenstiel, Grünhainer und Eiterleiner Reviers zum Theil, des Streitwalder und Niederwöniger Reviers, des Hartensteiner und Delsniger Reviers zum Theil, des Thalheimer Reviers, die Waldungen von Stollberg, Brunnlos und Dorschemnitz mit über 10,000 Acker bestandenen Waldboden, sowie die noch weiter von diesen Revieren nach dieser Bahn zur Verladung gelegenen Holzmassen, Bauholz, Stangen, Böttcherholz und die verschiedenen Bretwaaren zu überhaupt nur

300,000 Centner

so ergibt dies eine Holzmasse von

615,000 Centner.

Zu 4.

Der Dachschiefer, die Deckplatten von Granit und Schiefer, die Bausteine und die kosteten Pflastersteine sind nur nach dem jetzigen niedrigsten Consum mit

500,000 Centner angenommen.

Dabei wird bemerkt, daß zeither sehr oft täglich für 3000 Centner Dachschiefer per Achse verladen worden sind.

Zu 5.

An Fracht endlich, welche die Post befördert, an Fracht von Federn, Tuch- und Strumpfwaren, Papier, Argentan und sonstigen Fabricationen, an Fracht der Leinen-, Woll-, Baumwoll- und Streichgarnspinnerei; an Fracht der Seiden-, Lein-, Woll- und Baumwollweberei, der verschiedenen Metallarbeiten ic. und der Materialwaaren im ganzen Bahndistricte soll nur ein jährlicher Gesammtfrachtsatz von

360,000 Centner

angenommen werden.

Es beträgt die Totalfrachtsomme daher

- zu 1. 360,000 Centner
- zu 2. 1,050,000 "
- zu 3. 615,000 "
- zu 4. 500,000 " und
- zu 5. 360,000 "

überhaupt 2,885,000 "

eine Summe die, wie von selbst einleuchtet, nur aus den niedrigsten Ansätzen des ermittelten dormaligen Verkehrs entsprun-

gen ist, wenn man zumal berücksichtigt, daß bei der obererzgebirgischen Bahn im vergangenen Jahre unter gleichen Frachten per Meile circa 2½ Millionen Centner an Frachtgütern befördert worden sind.

Vergl. Dresdner Journal von 1863. 25. März, Seite 277.

Wenn ferner in derselben Zeitschrift constatirt ist, daß im vergangenen Jahre auf der gedachten Bahn 244,753 Personen befördert wurden, so ergeben sich bei 6,4 Meile Eisenbahnlänge per Meile und Jahr

38,242 Personen.

Darf man nun, ohne eine Uebertreibung sich schuldig zu machen, für die Aue-Würschnitzer-Chemnitzer Bahn wohl eine gleiche Summe annehmen, so würden sich bei der Länge der Aue-Würschnitzer Eisenbahnlinie von 3,62 Meile

138,436 Personen

ergeben.

Nach dem Durchschnitte sämtlicher Bahnen aber

Vergl. Dresdner Journal vom 25. März 1863 repräsentirt eine Person dem Personenzahrgelde nach eine Fracht von 64 Ctr.

Es würde sich daher die gesammte Einnahme bei der Aue-Würschnitzer Bahn mit der ausdrücklichen Bemerkung, daß hierbei die Länge der Bahn von 3,62 Meile nur zur Hälfte und die Frachtberechnung auch nur auf diese Bahnhälfte angenommen worden ist, folgendermaßen aufrechnen lassen:

1,81 Meile, den Centner per Meile 5 Pfennige, gleich 9,05 Pfennige gleich circa 9 Pfennige per Ctr., nach denselben Meilen- und Frachtverhältnisse eine Person berechnet gleich 9,05. 6,5 gleich 58,825 gleich circa 60 Pfennige, folglich

2,885,000 Centner. 9 gleich 86,550 Thaler

138,436 Personen. 60 Pfennige gleich 27,687 Thaler

mithin die jährliche Gesamteinnahme 114,237 Thaler betragen.

Was nun den entstehenden Betriebsaufwand anlangt, so bietet der beifolgende Rechenschaftsbericht der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahngesellschaft das sicherste Anhalten. Darnach betrug derselbe nämlich, Seite 16 und 17, vom 1. Januar bis 31. Decbr. 1861 bei 1,066 Bahnmeile

11,330 Thlr. 22 Ngr. 5 Pf. und incl. Amortisation

4,017 " 23 " 7 "

15,348 Thlr. 16 Ngr. 2 Pf. oder circa

15,000 Thlr. per Meile

mithin würde der Betriebsaufwand bei 3,62 Meile 15,000 Thlr. 3,62 gleich 54,300 Thlr. und mit Hinzurechnung der Zinsen von

1,100,000 Thlr. gleich 44,000 Thlr.

der Gesamtaufwand mithin

98,300 Thaler

betragen, mithin eine jährliche Superdividende von

15,937 Thaler

sich ergeben.

Es springt in die Augen, daß trotz der durchaus niedrig gegriffenen Frachtsommen die Rentabilität dieser Bahnanlage außer allem Zweifel steht und daß die Aue-Chemnitzer Eisenbahn schon hiernach einen Platz unter den besseren sächsischen Staatsbahnen einnehmen wird.

Die nachfolgende Betrachtung wird aber, wenn selbst der leiseste Zweifel über den günstigen Erfolg der künftigen Betriebsergebnisse dieser Bahnanlage noch übrig bleiben sollte, ein klares Licht über den glücklichen Stand der Dinge verbreiten.

In tiefster Ehrerbietung verharren

Lößnitz, Stollberg und Zwönitz, am 9. Mai 1863.

das Aue-Würschnitzer Eisenbahn-Comitee.

Dr. Otto Hermann Krause.

Die Königlich hohe Staatsregierung hat nach dem mit der Würschnitzer Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag den Betrieb auf der Würschnitzer Bahn übernommen und es gewährt Ihr die gedachte Gesellschaft als Frachtsatz für den Scheffel oder den Centner Kohlen-Coaks einen Neugroschen überhaupt. Es ist bekannt, daß der Königlich Hohen Staatsregierung nach den zeitlichen Erfahrungen ein erheblicher Vortheil darnach nicht zufällt. Nun hat zwar die Königlich hohe Staatsregierung sich vorbehalten, auch andere Frachtgüter als Kohlen und Coaks, sowie Personen mit zu befördern, ohne daß die vertragende Gesellschaft berechtigt wäre, dafür irgend eine Entschädigung zu beanspruchen. Allein es leuchtet ein, daß dieser Vorbehalt bei der Geringsfügigkeit des Verkehrs dieser Bahn hinsichtlich der Personen und anderer Frachtstücke, als Kohlen und Coaks, ohne alle Bedeutung geblieben ist und die durch die Verfrachtung solcher Güter, sowie die Beförderung von Personen gewonnene Einnahme das Mißverhältnis bei Weitem nicht ausgleichen kann.

An Bedeutung und Wichtigkeit gewinnt dieser Vertrag für die Königlich hohe Staatsregierung aber nur dann erst, wenn die Würschnitzer Eisenbahn von ihr bis nach Aue fortgeführt sein wird. Der von Aue bis Würschnitz entstehende Personen- und Güterverkehr wird und muß nämlich dieser Eisenbahn zufallen. Die Folge davon ist, daß bei den oben herausgehobenen Bestimmungen des allegirten Vertrages dieser Personen- und Güterverkehr der Königlich Hohen Staatsregierung dergestalt zu Gute geht, daß Sie hiervon der Würschnitzer Eisenbahngesellschaft auch nicht die mindeste Entschädigung zu gewähren verpflichtet ist, und daß nunmehr erst für die Königlich Hohe Staatsregierung ein wahrer Vortheil aus diesem Vertrage erwächst. Wir müssen dabei aber auch mit der vollsten Anerkennung die tiefe Einsicht und Weisheit der Königlich Hohen Staatsregierung bewundern, Welche in der Feststellung einer Ihr anscheinend lästigen Bestimmung den festen Blick in die Zukunft gerichtet und die künftigen Zustände und Verhältnisse schon damals in sichere Berechnung gezogen hat.

Es muß daher schon mit Bezugnahme auf diese Vertragsbestimmung, ganz abgesehen von den geschilderten äußerst günstigen Verkehrsverhältnissen, die Aue-Würschnitzer Eisenbahn die erfolgreichsten Ergebnisse für die Staatscasse zu Tage fördern.

So legen wir denn die gegenwärtige ehrerbietigste Darstellung vertrauensvoll in die Hände der Königlich Hohen Staatsregierung mit der gehorsamsten Bitte,

Sochdieselbe wolle die Fortführung der Würschnitzer Eisenbahn über Stollberg und Lößnitz nach Aue höchst geneigtest beschließen und den im Laufe dieses Herbstes zusammentretenden Ständen ein dahin gehendes hohes Decret vorlegen.

Wir könnten zur Unterstützung unserer ehrerbietigsten Vorstellung noch so manches Moment anführen, wir könnten uns auf den immer und immer wiederkehrenden Nothstand des Erzgebirges, namentlich des hier gedachten Theiles desselben beziehen, wir könnten die Summe der Frachtgüter specialisiren, welche einzelne Geschäfte und Fabriken darbieten u., allein wir recurriren nur auf die zur Ziffer gebrachten Verkehrsverhältnisse und können nur das nicht zurückhalten, daß mit Gewährung dieser Bahnanlage ein neuer Grund zur Blüthe und Wohlfahrt eines großen Landesheiltes und der schwer darnieder liegenden Bevölkerung desselben gelegt ist.