

Will man nun Durchschnittsberechnungen („pro Kopf“) ausführen, so darf man nicht ohne weiteres die von der Ortspost gefundenen Verkehrszahlen durch die Einwohnerzahl des einen Postortes, wo das Postgebäude steht, teilen, sondern muß erst die absoluten für einander in Betracht kommenden Zahlen richtig gegenüberstellen. Falsch ist es daher, wenn beispielsweise in der Chronik einer Stadt, die rund 16000 Einwohner zählt und zu deren Post- und Bahnhofsgelände noch einige gewerbereiche Ortschaften von einigen tausend Einwohnern gehören, bei der Berechnung der durchschnittlichen Verkehrsziffern die Einwohnerzahlen der zugehörigen Orte schlankweg unberücksichtigt bleiben. Derartige Maßnahmen sind wohl geeignet, zu renommieren; aber ein richtiges Bild gewähren sie nicht. Genau so falsch ist es, wenn auf Grund des aus einem statistischen Bericht über den Eisenbahnbetrieb (1907) hervorgehenden Satzes „Schönheide nimmt hinsichtlich des Personenverkehrs die 554. Stelle ein“ die Station Schönheide, die doch gemeint ist, einfach mit dem Marktflecken Schönheide identifiziert wird. Will man demgegenüber den wahren Rang des Fleckens Schönheide erfahren, dann muß man alle im Bereiche unserer Orte gelegenen Stationen gebührend berücksichtigen, ja bis zu einem gewissen Grade auch die Stationen Stützengrün und Rothenkirchen, weil dort die meisten Ruhbergbesucher aus- und einsteigen, und weil es bekanntlich die geistige Arbeit Schönheides ist, die sich in der Ruhberganlage manifestiert. Inbezug auf Güterverkehr nehmen Schönheide und Schönheiderhammer relativ einen sehr hohen Rang ein (namentlich wegen der schweren Rohmaterialien und Fertigfabrikate aus hartem Holz und aus Eisen). Auch hier darf man natürlich die Station, die den Namen des Ortes führt, nicht ohne weiteres für den Ort selbst gleich erachten; denn sonst würde von manchen Städten, bei denen die Verkehrsmittelverhältnisse durch das Vorhandensein eines Zentralbahnhofes, durch Zugehörigkeit benachbarter Ortschaften oder fremder Ortsteile zu Post und Bahn unbestritten günstig liegen, in dieser Beziehung ein ganz falsches Bild entstehen.

Übrigens sind die als günstige Verkehrsmittelverhältnisse zu bezeichnenden Vorzüge zugleich von vorteilhaftem Einfluß auf die mannigfaltigen Erscheinungen des innern Lebens eines Ortes (z. B. in ladengeschäftlicher Hinsicht); andernfalls wird das Gegenteil beobachtet. — Es ist in letzter Zeit mehrfach (bis jetzt erfolglos) der Landtag ersucht worden, eine Transversalbahn zwischen dem Erzgebirge und dem Vogtlande bauen zu lassen; Schönheide, dessen frühere Bewohner durch ihre rege Hausiertätigkeit unter den alten kümmerlichen Verkehrsverhältnissen sehr rühmlich zur Verbindung der genannten Landstriche beigetragen haben, hat ein historisches gutes Anrecht darauf, zu verlangen, daß es demnächst bei der Verwirklichung des angedeuteten Verkehrswunsches mit berücksichtigt werde.

### **B. Post- und Telegraphenverkehr.**

Vollständige Angaben über den hiesigen Postverkehr stehen der Kaiserl. Oberpostdirektion seit 1874 zur Verfügung. Aus den Jahren vor 1861 ist nichts Bestimmtes bekannt. Den Postverkehr des Jahres 1865 betreffend, gibt eine im Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer zu Plauen (auf 1865) enthaltene Tabelle einigermaßen Auskunft. Danach betrug hier im genannten Jahre die Gesamtzahl der angekommenen Sendungen 50 193 (und zwar 33 800 gewöhnliche Briefe, 11 076 Paketsendungen ohne Wertangabe,