

Flöha - Olbernhau - Komotau
1868.

Petition

des Comité

für Erbauung der Eisenbahnlinie

Flöha-Olbernhau-Komotau

überreicht

den k. Hohen Ministerien der Finanzen
und des Innern

nebst einem

Vorwort,

Technischen Bericht, Kostenanschlag, Rentabilitätsberechnung
und

Uebersichts-Karte.



Olbernhau 1868.

Druck und Verlag von Bruno Lässig.

H
-
36

Hochachtungsvoll gewidmet

von dem

geschäftsführenden Ausschuss

des

Flöhathal-Eisenbahn-Comité

zu Olbernhau.

F. R. Tauscher. H. Palm. L. Seyfert. O. Vogel.



Petition

des Comité

für Erbauung der Eisenbahnlinie

Flöha-Albernhau-Komotau

überreicht

den k. Hohen Ministerien der Finanzen
und des Innern

nebst einem

Vorwort,

Technischen Bericht, Kostenanschlag, Rentabilitäts-Berechnung

und

Übersichts-Karte.

Albernhau 1868.

Druck und Verlag von Bruno Lässig.

Tes V 200

Stadt- u. Bezirksbibliothek
Karl-Marx-Stadt

1H 3636 x

nur für den
Lesesaal

Der wohlberechtigte Wunsch, einer Gegend, in welcher sich durch Arbeit-
samkeit und zähe Ausdauer der zahlreichen Bewohner, durch günstige
hydrotechnische Verhältnisse und ein bequem und in Menge zur Hand liegendes
Rohmaterial eine gesunde und beachtenswerthe Handels- und Gewerbethätigkeit
entwickelt hat, möglichste Erleichterung des Absatzes ihrer Producte und Be-
zuges ihrer Materialien zu verschaffen, dadurch die noch todt liegenden Wasser-
kräfte der Industrie nutzbar zu machen, noch schlummernde Arbeitskräfte zu
wecken, hat schon im Jahre 1857 eine Anzahl Männer aus Olbernhau und
Umgebung veranlaßt, die Gewerbetreibenden des Flöhathales zu einer Be-
sprechung und Berathung über Mittel und Wege zu diesem Zwecke einzuladen.

Es war diese Versammlung der Ansicht, daß die früher — aber leider
erfolglos — bei der Hohen Regierung angeregte Herstellung einer Thal-
straße zum Anschluß an die damals schon projectirte Freiberg-Chem-
nitzer Eisenbahn schon nicht mehr genüge, sondern das beste durch die
günstigen Thalverhältnisse leicht zur Ausführung zu bringende Verkehrsmittel,
eine Eisenbahn, angestrebt werden müsse. Ein von der Versammlung gewähltes
Comité übernahm die weitere Bearbeitung dieses Projectes, ließ vorläufige
Nivellements vornehmen, suchte den dieser Bahn zukommenden Güter- und
Personen-Verkehr zu ermitteln, und überreichte unterm 5. September 1860
die betreffenden Arbeiten, welche nicht nur die Ausführbarkeit einer Eisenbahn
bis Olbernhau, sowie die Möglichkeit ihrer Fortführung in die kohlen-
reichen böhmischen Niederungen, sondern auch ihre voraussichtliche gute Ren-
tabilität nachwies, dem kgl. Hohen Finanzministerium mit der Bitte, dieses
Bahnproject einer nähern Prüfung zu unterwerfen und ein Detail-Nivellement
auf Staatskosten vornehmen zu lassen.

In dem darauf erfolgten Rescripte vom 18. September 1860 „verkennt
„nun das k. Finanzministerium nicht, daß die Anlage einer Eisenbahn längs
„des Flöhathals bis zur böhm. Grenze im Interesse der dasigen Gegend sehr
„wünschenswerth sei“, trug aber unter den damals obwaltenden Verhältnissen
Bedenken, die Vornahme von Detail-Arbeiten auf Staatskosten anzuordnen
und überließ es dem Comité diese Vorarbeiten selbst zu unternehmen.

Es ist bekannt, wie zu jener Zeit von Annaberg aus Alles aufgeboten wurde, um das Project einer Chemnitz-Flöhathalbahn möglichst in Schatten zu stellen, und wie auch das damalige Comité durch die aufgetauchte Idee der Schwesterbahn, d. i. eine Abzweigung von der künftigen Annaberg-böhmischen Bahn nach Olbernhau sich größtentheils beruhigen ließ. Es wurde damals überhaupt die Eisenbahnverbindung des mittleren und oberen Erzgebirges mit Chemnitz in vorderste Reihe gestellt, der Fortsetzung dieser Bahnen nach Böhmen nur als einstiger Möglichkeit Erwähnung gethan, so konnte es nicht fehlen, daß das Project einer Eisenbahn von Chemnitz aus mit dem Dorfe Olbernhau als Endpunkt, gegenüber dem einer solchen mit der Amtshauptstadt Annaberg als Endziel unterliegen mußte, wenn schon nachgewiesen werden konnte, daß Olbernhau mit Umgebung größere Gewichtsmassen zur Versendung zu bringen hat, als die Fabrikstädte Annaberg und Buchholz, was in der Natur der Fabrikate beider Orte liegt.

Olbernhau beruhigte sich eine Zeit lang mit der Hoffnung, es werde auch Nutzen ziehen können von der Chemnitz-Annaberger Bahn; nach Eröffnung derselben zeigte sich diese Hoffnung aber als ziemlich illusorisch, und es gehen auch jetzt noch mehr Güter von da direct nach Chemnitz als über Wolkenstein. Mehr und mehr zeigte sich statt stetigen Fortschrittes der Industrie ein Stillstand, da concurrirende Gegenden unterdessen sich das gebotene Mittel leichter Eisenbahnverbindung zu Nutzen machten, während das Flöhathal seine untauglichen Verkehrswege beibehielt. Wieder traten daher Männer zusammen und richteten unterm 9. Februar 1866 ein erneutes Bittgesuch an die Regierung um Untersuchung der projectirten Flöhathal-Bahnlinie nebst ihrer Fortsetzung nach Böhmen. Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 sistirten die neue Bewegung für dieses Bahnproject. Die darauffolgenden Geschäftsstockungen, die größere Schwierigkeit bei kleinerem Bedarf zu concurriren, zeigen nun aber zur Evidenz, wie die Industrie des Flöhathales ohne Eisenbahn zu Grunde gehen muß, nicht minder als das bedeutende gut rentirende Staatswerk, das Kupferhammerwerk Grüntthal; die Schneidemüller erklären, mit den Glücklicheren in der Nähe von Bahnen liegenden nicht mehr Preise halten zu können, in Folge dessen der Absatz des Holzes aus den Staatsforsten, darunter aus dem productivsten Reviere Sachsens Hirschberg leiden, die Preise des Holzes zurückgehen müssen; der Staat gleichwie die Privaten sind somit durch Verluste bedroht, die ganze Gegend der Gefahr einer Verarmung ausgesetzt. Diese Gefahr vor Augen sehend trat am 18. Juli 1867 auf's Neue eine auch vom untern Flöhathale wie von Böhmen aus besuchte Versammlung in Olbernhau zusammen, und beschloß, die Detail-Vermessungen und Vorarbeiten für die Eisenbahn aus eignen Mitteln vornehmen zu lassen, da neben dem localen Bedürfniß mehr und mehr ihre Bedeutung als Transportmittel der böhm. Braunkohlen nach

dem gewerbreichen Sachsen, ja durch das ernstliche Auftauchen der Projecte Prag-Komotau und Chemnitz direct Leipzig ihre hohe Wichtigkeit als Mittelglied der geradesten und kürzesten Verbindung zwischen Prag und Leipzig hervortrat, und daraus ersichtlich wurde, daß mit dieser Bahn neben den localen Wünschen in hohem Grade auch weitergehenden Interessen gedient, ihre baldige Rentabilität daher eine ins Auge springende sein wird, deshalb auch die von reellen Zusicherungen unterstützte Hoffnung vorhanden ist, im Falle der Staat sich nicht in der Lage sähe die Bahn zu bauen, eine Actien-Gesellschaft zu Realisirung des Projectes bilden zu können.

Mit den nöthigen Einleitungen wurde ein geschäftsführender Ausschuß mit Herrn Kaufmann Tauscher von Olbernhau an der Spitze beauftragt.

Wurde derselbe schon von Seiten der k. sächs. Hohen Regierung durch rasche und anstandslose Ertheilung der unterm 1. August 1867 erbetenen Concession zu den Vorarbeiten erfreut, so durfte er sich noch mehr Glück wünschen, als die Hohe Regierung einem ihrer tüchtigsten Eisenbahn-Techniker, Herrn Ober-Ingenieur Sorge, die Erlaubniß ertheilte, die Oberaufsicht der generellen Vorarbeiten zu übernehmen. Derselbe ließ, nach Eintreffen der Concession zu den Vorarbeiten auch von der k. k. österr. Regierung, die Vermessungen durch Herrn Ing.-Assistent A. Kranz vornehmen, dessen Tüchtigkeit sich am besten aus den nun vorliegenden schönen und das Zutrauen rechtfertigenden Arbeiten erweist.

Die Resultate derselben sind aus dem sub B. abgedruckten Berichte des Herrn Ober-Ingenieurs an das Comité ersichtlich, es ist darin alles Wesentliche über die Bahn selbst enthalten. In Beziehung auf die darin besprochenen ungünstigen Steigungsverhältnisse der Bahn auf böhmischer Seite sei gestattet, hier zum Vergleich eine kleine Notiz über die jüngstvollendete Brennerbahn aufzuführen. Unsere Bahn steigt auf eine Länge von $2\frac{1}{4}$ Meilen im Verhältniß 1:40, diese Steigung ist aber in ziemlich gleichen Abständen von 3 Horizontalen, die kleinste 320 Ellen lang, unterbrochen, eine vierte Horizontale trennt die Steigung 1:40 von derjenigen im Verhältniß von 1:70. Die Brennerbahn steigt vom Bahnhose Innsbruck aus $2\frac{1}{5}$ Meilen lang im Verhältniß 1:40, nur einmal von einer Station mit 1:450 Steigung unterbrochen, etwas über $\frac{3}{4}$ Meile geht sie dann fort unter Steigungen von 1:110 bis 1:60 und dann steigt sie wieder $1\frac{3}{4}$ Meile lang im Verhältniß von 1:40 nur einmal durch eine ganz kurze Strecke mit schwacher Steigung unterbrochen. Diese Bahn durchläuft auf dem angegebenen Wege 19 Tunnel. Der Fall der Bahn ist dann etwas günstiger, wie in noch größerem Maße auch auf der Strecke von der Hühnerhaide bis Olbernhau.

Auf Grund oben angeführter Vermessungen, des günstigen technischen Berichtes über die Baumwürdigkeit der Bahn und einer vom geschäftsführenden Ausschuß nach sorgfältigen und gewissenhaften Erhebungen aufgestellten Rentabilitäts-Berechnung, wird nun eine abermalige Petition an die hohen Mini-

sterien der Finanzen und des Innern gerichtet, deren Wortlaut aus Beilage A. ersichtlich ist.

Nebst dem darin über die Bedeutung der Flöhaalbahn als Localbahn Gesagten verweisen wir auf die in der sub D. abgedruckten Rentabilitätsberechnung enthaltenen näheren Nachweise, und mag daraus ersehen werden, wie bevölkert und industriereich die von der Bahn zu durchlaufenden Gegenden sind. Spinnereien, Schneide- und Mahlmühlen, Kisten-, Schuhleisten- und Holzspielwaaren-Fabrikation, Strumpfstuhlbau, der Kupferhammer Grünthal, das Eisenhüttenwerk Kallich, die großen herrschaftlichen und Staatsforsten liefern bedeutende Gewichtsmassen zu der Bahn.

Die vorhandenen Wasserkräfte, meistens mangelhaft benutzt, treiben in nächster Nähe der Bahn nahezu 200 Säge-Gatter, über 300 Mahlgänge; eine große Zahl der letzteren vermahlen aus Böhmen und dem Niederlande bezogenes Getreide, die meisten Schneidemühlen verfrachten ihre Schnittwaaren nach Chemnitz und zur Elbe. Noch liegen aber eine Menge Wasserkräfte kaum benutzt oder todt da, viele Arbeitskräfte schlummern noch, welche sicher durch eine Eisenbahn geweckt würden, während das Ausbleiben derselben die schon bestehende schöne Industrie in Gefahr bringt zu Grunde zu gehen. Es ist unnöthig Worte darüber zu verschwenden, wie höchst wünschenswerth es sei, dem sächs. Vaterlande die reichen Braunkohlenlager Böhmens durch eine Eisenbahn zu erschließen.

Es ist in der Petition ferner des glücklichen Zusammentreffens erwähnt, daß die Bahn neben Erfüllung der localen Wünsche in so hohem Grade auch weiteren Interessen zu dienen geeignet ist, wie sie in Verbindung mit zwei anderen hoffentlich bald zur Ausführung kommenden Projecten, Prag-Romtau und Chemnitz direct Leipzig, und Herstellung eines geeigneten Central-Bahnhofes in Chemnitz eine Linie bildet, welche allen Anforderungen der Neuzeit in Bezug auf Verbindungsbahnen zwischen zwei so wichtigen Verkehrspuncten wie Prag und Leipzig entspricht. Ein Blick auf die beigegebene Uebersichtskarte wird Jedem, der nicht blos Sonderinteressen im Auge hat, klar zeigen, wie schön diese Linie ist, wie prächtig sie in das mitteleuropäische, speciell sächs. Bahnnetz paßt, und wie sie durch keine andere kürzere abgeschnitten werden kann.

Es wird zwar von gegnerischer Seite behauptet, daß unser Gebirgsübergang ein sehr ungünstiger sei, und es läßt sich nicht läugnen, daß zu Gunsten eines erleichterten Gebirgsüberganges eine Abweichung von der kürzesten Linie unter Umständen von Nutzen wäre. Es ist aber der Vortheil etwas günstigerer Steigungsverhältnisse gar bald ausgeglichen, wenn dieselben nur durch Verkleinerung der Curven-Halbmesser und übermäßige Streckung der Linie der Fall ist. So soll der Uebergang von Romtau nach Annaberg zwar kleinere Steigung 1:50 haben, dagegen haben die Curven dort nur 300 Ellen Radius, während wir 1:40 Steigung zwar haben, aber keine kleinere Radien

als 500 Ellen. Die Linie von Komotau nach Flöha würde überdieß über Annaberg mehr als 5 Meilen länger wie die durch das Flöhatthal sein, und diese 5 Meilen vertheuern z. B. die Fracht der Kohlen zwischen Komotau und Chemnitz um mehr als 30 %, also in dem Maße, daß es fraglich ist, ob die Braunkohle dort alsdann mit der Steinkohle mit Erfolg concurriren kann. Die etwas stärkeren Steigungsverhältnisse auf unserer Bahn werden wohl die Betriebskosten um eine Kleinigkeit erhöhen, keinesfalls aber den Frachtsatz, wie auch in der Rentabilitäts-Berechnung die billigsten Frachtsätze Sachsens angenommen sind. Der höchste Uebergangspunkt unserer Bahn liegt 2047 par. Fß. über dem Elnullpunkte zu Dresden, oder nach Bruhn's Angabe über dessen Höhe 2386 par. Fß. = 408½ Klafter über dem Meere, die Höhe bei Drpus, wo die Annaberger Bahn die größte Höhe erreicht, liegt nach einer Angabe von dort 458 Kltr. über dem Meere, also 49½ Kltr. = 288 par. Fß. höher als unser Uebergangspunkt. Die Behauptung leichteren Uebergangs bei Annaberg ist daher sehr problematisch. Genaueres darüber nachzuweisen sind wir leider nicht in der Lage, da wir nicht Mehr über die Höhen-Verhältnisse des Annaberger Projectes, von den Richtungsverhältnissen nur so Viel erlangen konnten, um die Linie zur Vergleichung mit in die Uebersichtskarte aufnehmen zu können. Diese spricht sichtlich zu unsern Gunsten. Wie sehr auf directe und möglichst kurze Verbindungen zwischen wichtigen Städten Rücksicht zu nehmen ist, hat Gustav Dörstling in seiner Schrift „Einige Worte zur Eisenbahnfrage im Königreich Sachsen“ Jedem, der sich für Eisenbahnen interessirt, genugsam an's Herz gelegt. Zum Beweise, wie sich die Erkenntniß dessen auch anderwärts, besonders in dem mit Eisenbahnen so gesegneten England zeigt, sei es erlaubt, nachstehend einige vor Erscheinen der Dörstling'schen Schrift gesammelte Citate anzuführen. Das landwirthschaftliche Central-Comité von Bayern will eine Erweiterung des bayerischen Eisenbahnnetzes, und sagt: „Die großen Eisenbahnlinien müssen, wenn sie zweckmäßig sein sollen, die wichtigsten Verkehrspunkte in möglichst gerader Richtung verbinden. Sie können von der ihnen vorgezeichneten geraden Richtung — untergeordneten Verkehrspunkten zu lieb — nicht abweichen. — Es besteht an und für sich geringe Aussicht, daß den aus diesen Gründen abseits von einer Hauptbahn gebliebenen Städten oder Distrikten eine Zweigbahn von Staatswegen gebaut werde. Jedenfalls ist, so lange wenigstens die großen Linien noch nicht vollendet sind, deren Vollendung wird immerhin noch einige Zeit dauern, die Herstellung von Zweigbahnen auf Staatskosten allein kaum wahrscheinlich, während es doch hinwieder dringend geboten ist, daß derartige Städte und Distrikte durch Zweigbahnen mit der Hauptbahn verbunden werden.“

Die „Times“ sagt in einer Kritik des englischen Eisenbahnnetzes:

„Es ist das Parlament, welches eine Bahn die andere ruiniren macht, und jede in Selbstvertheidigung zwingt, nach Linien, Positionen und Stationen und aller Arten von Hülf- und Ergänzungs-Unternehmungen zu streben, die

niemals rentiren oder einem guten Bahnbau entsprechen können. Es ist das Parlament, welches beinahe jedem Einwohner dieser Insel verschiedene indirecte Linien nach seinen Hauptstädten gegeben hat, anstatt einer directen. Es ist das Parlament, welches so sehr die kurzen und die langen nach der Metropolis gehenden Linien mit einander verwickelt hat, daß der durchgehende und Localverkehr ein ständiges Hinderniß, Gefahr und Verzögerung für einander sind. Es ist das Parlament, welches die Annäherung an London per Eisenbahn ebenso gefährlich macht, als die Schifffahrt an der Mündung der Themse in einer dunklen Nacht bei fallender Fluth und Ostwind. Es ist das Parlament, welches eine wichtige Station dahin pflanzt, wo es bald findet, daß man seinen Weg dahin nicht machen kann oder will. Es ist das Parlament, welches gegenwärtig die äußerste Unsicherheit in Bezug auf diejenigen Localitäten hervorruft, wo ein Mann seine Wohnung oder sein Geschäft sicher placiren und hoffen kann, nicht von Neuem auf die Wanderschaft geschickt zu werden. Alles dieß ist die Art und That des Parlaments — die Wahrheit zu sagen, es paßt Vielen diese parteiliche und corrupte Art, nur der Nation und dem Volke nicht.“

Paßt Vorstehendes auch glücklicher Weise nicht auf unsere sächs. Eisenbahnen, so sieht man doch daraus, worauf man bei denselben zu achten hat, und worauf es nach den gemachten Erfahrungen ankommt, wie die Wünsche und die Vorliebe für diesen oder jenen Ort die Eisenbahnen von ihren besten und kürzesten Richtungen keinesfalls ablenken dürfen. An einem andern Orte sagt die „Times“ noch: „Eisenbahnen die von vornherein an falschen Anlagen laboriren, sind fressendes nicht zinsentragendes Capital, und was noch mehr ist, sie stehen besser anzulegenden Linien im Wege. Eisenbahnen richtig, obgleich kostspielig in der Anlage, sind schließlich öconomisch“. —

Wir übergeben nun die Petition an die königl. sächs. Hohen Staatsministerien mit dem Vertrauen, dieselben werden im Vereine mit den versammelten Hohen Ständen das Bahnproject in genaue Erwägung ziehen, und finden, wie die Flöhaalbahn keiner andern der projectirten sächs. Bahnen an Bauwürdigkeit nachsteht, ihre baldige Ausführung auch für den Staat vom höchsten Interesse ist. Sollte die Hohe Regierung sich nicht in der Lage befinden, unserer Bitte um Bau auf Staatskosten zu willfahren, so hoffen wir um so sicherer auf Ertheilung der Concession an uns, eben so auch von der k. k. österr. Staatsregierung, und glauben sicher, für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn, deren hohe Wichtigkeit und baldige gute Rentabilität so klar vor Augen liegt, auch das nöthige Actien-Capital aufbringen zu können.

Der geschäftsführende Ausschuß.

F. R. Tauscher. S. Palm. L. Seyfert. D. Vogel.

A.

An

die Königlichen Hohen Ministerien der Finanzen
und des Innern

in
Dresden.

Gesuch

des Comité für Erbauung einer Eisenbahn
von Flöha durch das Flöhathal nach K o -
m o t a u in Böhmen,

um

Ausführung dieses Bahnprojectes, auf Staats-
kosten, eventuell um Ertheilung der Concession
an die Unterzeichneten zum Bau und Betriebe
dieser Eisenbahn durch eine Actien-Gesellschaft.

~~~~~

Durch hohes Decret vom 7. August 1867 wurde dem ehrerbietigst unter-  
zeichneten Comité die Erlaubniß zur Vornahme von Vermessungen  
und Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Flöha in Anschluß an die  
Annaberg-Chemnitzer und Freiberg-Chemnitzer Staatsbahn, durch das  
Flöhathal nach Olbernhau und von da durch das Raxschungthal bis zur  
Landesgrenze bei Kallich ertheilt, und ebenso laut k. k. österreichischem Handels-  
ministerial-Erlaß vom 10. November 1867 die Erlaubniß zur Fortsetzung dieser  
Arbeiten auf böhmischer Seite bis Komotau.

Die Resultate dieser Vorarbeiten, ausgeführt durch Herrn Ingenieur  
K r a n z unter Oberaufsicht des Herrn Ober-Ingenieur S o r g e und be-  
stehend aus

einem technischen, von Herrn Ober-Ingenieur Sorge an das Comité  
gerichteten Bericht über die Bahn,  
zwei Uebersichtskarten (Horizontal- und Verticalprojection),  
vier Stück Detail-Karten,  
sechs Tabellen über Höhen- und Richtungsverhältnisse, zu erwerben-  
den Grund und Boden, Massenbewegung, Kunstbauten und Weg-  
übergänge nebst  
einer Baukostenberechnung; ferner



einer Rentabilitätsberechnung, welche auf diese Baukostenberechnung und auf sorgfältige Erhebungen über den Verkehr der von der Bahn zu berührenden Gegenden durch das Comité sich stützt, erlauben wir uns den Königlichen Hohen Ministerien hiermit zu unterbreiten und hoffen dadurch darzuthun, daß der Bau dieser Bahn von 9,7 Meilen Länge, als Gebirgsbahn, weder bedeutende Schwierigkeiten bietet, noch ein verhältnißmäßig sehr großes Baukapital (in runder Summe 5,500,000 Thlr.) erfordert, und daß, da die unvermeidlichen starken, das häufig angewendete Maaß jedoch nicht überschreitenden Steigungen auf kurzen Strecken, je  $2\frac{1}{4}$  Meilen steigend und fallend, zusammengedrängt sind, auch der Betrieb kein besonders ungünstiger, die Rentabilität somit eine gute sein wird.

In unserem ehrerbietigsten Gesuche an die Hohen Ministerien um Vornahme von Detail-Vermessungen vom 5. September 1860 und vom 9. Februar 1866, sowie in unserer Eingabe vom 1. August 1867 um Ertheilung der Concession zu den Vorarbeiten, haben wir die hohe Wichtigkeit der projectirten Bahnlinie, deren Ausführung eine Lebensfrage ist für die bedeutende Industrie des Flöha- und Razichungthales, das Königliche Kupferwerk Grünthal und die anliegenden großen Staatsforsten, der Hohen Staatsregierung vor Augen geführt, und sind wir überzeugt, daß Hochdieselbe auch ohne Wiederholung des schon öfter Angeführten, die Wichtigkeit einer Flöha-Flöhathal-Komotauer Eisenbahn sowohl als Localbahn, wie auch besonders als Vermittlerin des Braunkohlen-Transportes aus den daran so reichen böhmischen Niederungen nach dem derselben bedürfenden sächsischen Vaterlande, in hohem Maaße anerkennt. Wir gestatten uns deshalb im Weiteren nur die Beziehungen unseres Bahnprojectes zum mitteleuropäischen Eisenbahnnetz mit wenigen Worten zu erwähnen.

Es ist ein mehr und mehr zur Geltung kommender, von den meisten Autoritäten im Eisenbahnbau vertheidigter Grundsatz: daß die Bahnen, namentlich zwischen hervorragenden Verkehrspunkten, die möglichst kürzeste Richtung erhalten müssen. Wien, Prag, Chemnitz, Leipzig, Magdeburg und Hamburg, welche nach der Karte in einer nahezu geraden Linie liegen, sind bedeutende Handels- und Fabrikstädte und solche hervorragende Verkehrspunkte; die möglichst kurzen Verbindungen dieser Städte unter sich werden zusammen die kürzeste Verbindung zwischen den Endpunkten Wien und Hamburg somit auch zwischen Triest und Hamburg bilden. Daraus erhellt, wie wichtig die angestrebte möglichst kurze Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Leipzig, und in Verbindung damit eine directe Linie von Chemnitz nach Prag ist.

Um die Concession zum Bau einer Bahn von Prag nach Komotau concurriren drei Gesellschaften, und ist daher der baldige Angriff des Baues einer solchen Bahn mit Sicherheit zu erwarten, da es sich überdies nur um eine Erneuerung der Concession handelt. Zwischen Komotau und Chemnitz



aber bildet die von uns projectirte Flöhathal-Linie die kürzeste Verbindung, wie schon ein Blick auf unsere Uebersichtskarte zeigt. Diejenige Gesellschaft, welche jetzt die meiste Aussicht auf Erlangung der Concession für Prag-Komotau hat, zeigt sich sehr geneigt, mit uns nach Erreichung der erforderlichen Concessionen Hand in Hand zu gehen, wodurch die kürzeste Bahn-Verbindung zwischen P r a g und C h e m n i t z gesichert wäre.

Da wir ferner glauben voraussetzen zu dürfen, daß die Hohe Staatsregierung und die Hohe Stände-Versammlung dem **vielseitigen** Verlangen nach einer möglichst kurzen Bahn-Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig Hochhero Zustimmung nicht versagen und auch Bedacht nehmen werden auf Herstellung eines Central-Bahnhofes in Chemnitz, welcher neben den wohlberechtigten localen Interessen in erster Linie einen leichten Uebergang von den in Chemnitz alsdann einlaufenden Bahnlilien von Riesa, Frankenberg, Freiberg, Annaberg und Komotau her, auf die beiden Linien nach Zwickau und direct Leipzig ermöglicht, so wäre durch Realisirung unseres Bahnprojectes auch eine möglichst kurze Bahnverbindung zwischen P r a g und L e i p z i g hergestellt.

Unsere Flöhathalbahn ist das Mittelglied dieser zweifellos äußerst richtigen, kürzesten, durch keine andere Bahnlinie abzuschneidenden Verbindung von Prag und Leipzig, daher ihr Bau, und wäre er selbst mit größeren Schwierigkeiten verknüpft, dringend geboten und von entschieden größerer Bedeutung als die meisten gegenwärtig vorliegenden Bahnprojecte Sachsens. Ihre Rentabilität, nach der sub G.\*) beigelegten Berechnung schon eine gute zu nennen, würde durch den nicht in Berechnung gezogenen, aber mit Sicherheit zu erwartenden großen Durchgangsverkehr eine bedeutende werden.

Die vorstehenden, für die Bauwürdigkeit einer Bahn entscheidenden günstigen Momente veranlassen uns daher vor Allem zu der ehrerbietigsten Bitte: die Hohen Ministerien der Finanzen und des Innern wollen die baldige Herstellung einer Eisenbahn von Flöha durch das Flöhathal nach O l b e r n h a u und von da durch das Ratschungthal nach K a l l i c h und hinab nach K o m o t a u, eingleisig, aber mit Rücksicht auf ein später anzulegendes zweites Geleise, **auf Staatskosten** unternehmen, und der Hohen Ständeverammlung hochgeneigtest Vorlage machen zu Bewilligung der erforderlichen Geldmittel.

So gewiß die Gewährung dieser Bitte uns das Erwünschteste wäre; so müssen wir doch nach dem an Hoher Stelle uns mehrseitig darüber Mitgetheilten befürchten, daß zur Zeit die Hohe Staatsregierung nicht in der Lage sein möchte, uns diese Bitte zu erfüllen. Wir haben deshalb untersucht, ob es uns möglich wäre, durch Bildung einer Actien-Gesellschaft das erforderliche Capital zum Bau der Bahn von Flöha bis Komotau aufzubringen, und sind uns

\*) siehe hier sub D.



erfreulicher Weise derartige Zusicherungen gemacht worden, daß wir nicht zweifeln, daß erforderliche Actiencapital innerhalb Jahresfrist aufzubringen, nachdem uns erst die Concession zum Bahnbau von den beiden theilnehmenden Regierungen, der königlich sächsischen sowohl als der k. k. österreichischen, zugesagt ist.

Im Falle daher die königliche Hohe Staatsregierung nicht geneigt wäre, auf vorstehendes ehrerbietigste Gesuch einzugehen; gestatten wir uns, unsere Bitte darauf zu beschränken:

die königliche Hohe Staatsregierung wolle den unterthänigst Unterzeichneten **Concession** ertheilen zum Bau und Betriebe einer eingleisigen Eisenbahn, jedoch mit Grunderwerb zur eventuellen Anlegung eines zweiten Geleises, von Flöha durch das Flöhathal bis D l b e r n h a u (G r ü n t h a l) und von da durch das Naßschungthal bis zur Landesgrenze bei K a l l i c h durch eine **Actien-Gesellschaft**, nach Befinden unter der Bedingung, daß binnen Jahresfrist nach Ertheilung der Concessionen für die ganze Strecke von Flöha bis K o m o t a u das erforderliche Baukapital nachgewiesen werde; Hochdieselbe wolle uns ferner einen zweckmäßigen Anschluß an die königliche Staatsbahn bei Flöha gestatten und den gegenwärtig versammelten Hohen Ständen hochgeneigtest Vorlage zu Erlassung des erforderlichen Expropriationsgesetzes machen.

Sollten die Hohe Staatsregierung und die Hohen Kammern Sich ferner dahin entschließen, andern gegenwärtig um Concession nachsuchenden Gesellschaften die erbetene Zinsgarantie zu bewilligen; so gestatten wir uns, an unser unterthänigstes Ersuchen die Bitte anzuschließen:

die Hohe Staatsregierung wolle in Uebereinstimmung mit der Hohen Stände-Versammlung auch uns eine entsprechende **Zinsgarantie**, wenigstens für einen in Prioritäten auszugebenden Theil des Baukapitals, gnädigst gewähren.

Wir verharren in größter Ehrerbietung

D l b e r n h a u , am 26. Januar 1868.

Der geschäftsführende Ausschuss  
des Flöhathal-Eisenbahn-Comité daselbst.

F. R. Tauscher. W. Palm. L. Seyfert. O. Vogel.



B.

An  
das Comité einer Flöhathal-Bahn  
zu  
Obernhan.

Die generellen Vorarbeiten einer Flöhathalbahn, welche die technische Möglichkeit derselben zwischen Chemnitz und Komotau beweisen und den ersten Anhalt für das Anlagecapital geben sollen, haben ein Resultat ergeben, dessen Zahlenaufstellung Folgendes vorauszuschicken ist.

Es mag beim ersten Blick auf die Karte befremden, daß der Anschluß der Flöhathalbahn an die Chemnitz-Freiburger Staatsbahn nicht in Hezdorf oder wenigstens Falkenau, sondern erst in Flöha erfolgt. —

Indeß ist hierbei Folgendes maafgebend gewesen:

Um den tiefsten Punkt der Wasserscheide zwischen Flöha und Memmendorf erreichen zu können, muß die Chemnitz-Freiburger Staatsbahn unmittelbar vom Bahnhofe Flöha ab mit einer Steigung 1:60 beginnen, wodurch dieselbe bei Hezdorf, an der Stelle wo sie von dem linken nach dem rechten Ufer der Flöha, das Thal gleichen Namens überschreitet und dasselbe gleichzeitig verläßt, bereits die Höhe von 76 Ellen über dem Bette der Flöha erlangt.

Es müßte sonach die Flöhathalbahn, wollte sie bis dahin die Planie der Staatsbahn benutzen, diese gewonnene Höhe unausgenutzt verlassen und wieder in das Thal herabgehen, da es die Terrainverhältnisse unmöglich machen, dieselbe zu behaupten. Abgesehen davon, daß durch diese, ohnedies kostspielige Disposition, das bis Obernhan bestehende günstige Steigungsverhältniß unnöthigerweise verdorben und die Bahn entwerthet würde, würden



auch für den Betrieb beider Bahnen Erschwernisse zu befürchten gewesen sein, die einen derartigen Anschluß überhaupt nicht gestattet hätten.

In gleicher Weise verhält es sich mit der Bahnhofsanlage in Flöha, die aus baulichen und technisch-betrieblichen Rücksichten vom Staatsbahnhofe getrennt werden mußte.

Es handelt sich übrigens hier um einen Bahnhof, welcher nur den Wechsel von Gütern und Personen bewirken soll, im Uebrigen aber die Bedeutung einer Haltestelle hat, und es kommt somit nur darauf an, Wechselgeleise in gehöriger Länge und Anzahl anzulegen und den Passagieren den gegenseitigen Wechsel nach den Bahnhöfen möglichst zu erleichtern.

Da die Bahn namentlich den Hauptverkehr von Naturproducten zwischen Böhmen und Sachsen vermitteln soll, so waren demgemäß sowohl die Steigungsmehr noch die Richtungsverhältnisse, sowie der Umstand zu berücksichtigen, daß, wenn auch die Bahn von Haus aus nur eingleisig gebaut werden soll, die Möglichkeit doch vorhanden sein müßte, erforderlichen Falls den Bahnkörper für ein zweites Geleis verbreitern zu können.

Was zunächst die Richtungsverhältnisse anlangt, so konnte an Curven mit nicht unter 500 Ellen Radius (283 met.) festgehalten werden. Dieses Verhältniß ist unter den obwaltenden Umständen als ein günstiges zu betrachten und trägt zur Erhöhung des Werthes der Bahn wesentlich bei, indem es die Gefährdung und Abnutzung der Betriebsmittel, welche Gebirgsbahnen immer mehr als Flachlandbahnen in sich bergen, vermindert und es den Betrieb in solchen Curven gegenüber in Curven mit kleineren Radien deswegen erleichtert, weil in dem deutschen Eisenbahnverband bei der Construction der Transportmittel Rücksicht darauf genommen werden soll, daß nur Curven unter 1000 Fuß Radius eine Veranlassung zum Umladen oder zum Verbot des Nichtpassirenlassens geben können.

In Bezug auf die Steigungsverhältnisse hat die Natur so strenge Vorschriften gegeben, daß Abweichungen davon nur auf Kosten der Richtungsverhältnisse hätten vorgenommen werden können.

Da aber, wenn Opfer von einem dieser beiden Verhältnisse zu Gunsten des andern gebracht werden müssen, mit denselben aus schon angegebenen und von der Eisenbahnwelt anerkannten Gründen die Steigungsverhältnisse zu belasten sind, so hat man umsomehr geglaubt bis zu dem Verhältniß 1 : 40 gehen zu können, als dasselbe in allen Ländern angewendet ist, und erfahrungsmäßig den Betrieb zwar erschwert, aber keineswegs in einem solchen Grade, daß dadurch eine wesentliche Entwerthung der Bahn zu befürchten wäre.

Der dritte Umstand, auf welchem als Hauptverkehrsbahn Rücksicht genommen werden mußte, war die Möglichkeit der Anlage eines zweiten Geleises. Dies bedingte die Nothwendigkeit, da die Bahn größtentheils einen Hangbau erfordert, stets die Bahnfante als vollendet zu betrachten, die zwischen der Bahnmitte und der Thalsohle liegt, wovon nur dann eine Ausnahme gemacht



worden ist, wenn die Flußübergänge zu dicht aufeinander folgen. Natürlich hat diese Rücksichtnahme dazu beigetragen, die Kosten eine größere Höhe erreichen zu lassen, als dies sonst bei einer nur eingleisigen Bahn der Fall gewesen sein würde.

Was die Construction der im Bahnkörper vorkommenden Objecte anlangt, so sind selbige von der soliden, aber sonst einfachen Art, wie sie bei den Staatsbauten üblich sind, nur ist bezüglich der Kunstbauten zu erwähnen, daß man die eiserne Construction aus pecuniären und örtlichen Rücksichten zur vorherrschenden gemacht hat, da durch deren Anwendung bedeutende Ersparnisse eintreten.

### Beschreibung der Bahn.

Die Bahn ist 9,68 Meilen lang, welche sich folgendermaßen vertheilen:

|                            |          |         |
|----------------------------|----------|---------|
| Flöha—Hohenfichte          | 1,14     | Meile   |
| Hohenfichte—Schellenberg   | 0,34     | =       |
| Schellenberg—Grünhainichen | 0,48     | =       |
| Grünhainichen—Wünschendorf | 0,71     | =       |
| Wünschendorf—Pockau        | 0,74     | =       |
| Pockau—Olbernhau           | 1,44     | =       |
| Olbernhau—Gabrielahütte    | 0,97     | =       |
| Gabrielahütte—Kallich      | 0,80     | =       |
| Kallich—Hühnerhaide        | 0,46     | =       |
| Hühnerhaide—Platten        | 0,93     | =       |
| Platten—Komotau            | 1,67     | =       |
|                            | <hr/>    |         |
|                            | Sa. 9,68 | Meilen. |

Sie steigt ferner von

|                            |              |                     |
|----------------------------|--------------|---------------------|
| Flöha—Hohenfichte          | =            | 53,00 <sup>0</sup>  |
| Hohenfichte—Schellenberg   | =            | 23,00 <sup>0</sup>  |
| Schellenberg—Grünhainichen | =            | 51,00 <sup>0</sup>  |
| Grünhainichen—Wünschendorf | =            | 46,00 <sup>0</sup>  |
| Wünschendorf—Pockau        | =            | 52,00 <sup>0</sup>  |
| Pockau—Olbernhau           | =            | 125,00 <sup>0</sup> |
| Olbernhau—Gabrielahütte    | =            | 216,00 <sup>0</sup> |
| Gabrielahütte—Kallich      | =            | 174,00 <sup>0</sup> |
| Kallich—Hühnerhaide        | =            | 130,00 <sup>0</sup> |
|                            | <hr/>        |                     |
|                            | mithin Summa | 870,00 <sup>0</sup> |

und fällt von

|                     |          |                     |
|---------------------|----------|---------------------|
| Hühnerhaide—Platten | =        | 300,00 <sup>0</sup> |
| Platten—Komotau     | =        | 457,00 <sup>0</sup> |
|                     | <hr/>    |                     |
|                     | in Summa | 757,00 <sup>0</sup> |



Die Bahn enthält :

|                      |                  |
|----------------------|------------------|
| 22350 <sup>—0</sup>  | Horizontale      |
| 6210 <sup>—0</sup>   | Steigung 1 : 230 |
| 1980 <sup>—0</sup>   | = 1 : 220        |
| 7800 <sup>—0</sup>   | = 1 : 200        |
| 1920 <sup>—0</sup>   | = 1 : 160        |
| 9300 <sup>—0</sup>   | = 1 : 150        |
| 3000 <sup>—0</sup>   | = 1 : 120        |
| 18900 <sup>—0</sup>  | = 1 : 100        |
| 2100 <sup>—0</sup>   | = 1 : 70         |
| 9060 <sup>—0</sup>   | = 1 : 60         |
| 11300 <sup>—0</sup>  | = 1 : 50         |
| 34280 <sup>—0</sup>  | = 1 : 40         |
| <hr/>                |                  |
| 128200 <sup>—0</sup> | Sa.              |

Von diesen Steigungen ist zwischen Flöha und Olbernhau das Maximum 1 : 100 zwischen Olbernhau und Kallich 1 : 50 und endlich zwischen Kallich und Komotau 1 : 40.

Auf die Strecke Hühnerhaide—Komotau kommt der größte Theil der Steigung 1 : 40, es ist jedoch zu bemerken, daß dieselbe durch 4 Horizontalen in einer Gesamtlänge von 1820<sup>—0</sup> unterbrochen wird, so daß jede Abtheilung immer noch eine bedeutend geringere Länge hat, als auf verschiedenen anderen österreichischen Bahnstrecken von gleicher Steigung ausgeführt worden ist.

Bezüglich der Richtungsverhältnisse ist zu bemerken, daß

|                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| 51419 <sup>—0</sup> | in gerader Linie,                   |
| 979 <sup>—0</sup>   | = Curven von 1500 <sup>0</sup> Rad. |
| 840 <sup>—0</sup>   | = " = 1100 <sup>0</sup> =           |
| 9789 <sup>—0</sup>  | = " = 1000 <sup>0</sup> =           |
| 6843 <sup>—0</sup>  | = " = 800 <sup>0</sup> =            |
| 418 <sup>—0</sup>   | = " = 700 <sup>0</sup> =            |
| 6644 <sup>—0</sup>  | = " = 600 <sup>0</sup> =            |
| 41218 <sup>—0</sup> | = " = 500 <sup>0</sup> =            |

liegen.

Die Bahn geht von Flöha ab bis Olbernhau bald auf dem linken bald auf dem rechten Ufer der Flöha. Bei Station Nr. 100+40 durchschneidet selbige die Chemnitz-Freiburger-Staatsbahn und geht durch den daselbst erbauten Viaduct, wo die Fahrbahn genannter Linie 56,9 Ellen über der der Flöhathalbahn liegt.

In der Folge wird die Flöha bis Olbernhau 16 Mal überschritten.

Die höchste Flöhabrücke wird 20 Ellen, die niedrigste 9,5 Ellen hoch. Die größte Länge einer solchen Brücke 130 Ellen.

Olbernhau ist als Grenzstation angenommen und auf der ganzen Linie



der wichtigste Bahnhof, dessen Anlage sich auch durch die Terrainverhältnisse außerordentlich günstig gestaltet.

Von hier aus tritt die Bahn in das Grenzthal der Ratzschung, welches in Kallich ausläuft. Dieses wildromantische Thal wird in einer Länge von 17000 Ellen verfolgt und 7 Mal überschritten; Ueberschreitungen welche sich wesentlich an Bedeutung vermindern und schließlich nur kleine Bachbrücken nothwendig machen.

Von Kallich gewinnt die Bahn zwar etwas Ebene, hat aber von hier mit Steigungen zu kämpfen die das Verhältniß von 1 : 40 behaupten. Der Gebirgssattel die Hühnerhaide wird mittels eines 2400<sup>o</sup> langen und 21<sup>o</sup> in Maximum tiefen Einschnitt überschritten.

Um die Curvenverhältnisse beibehalten zu können, ist man gezwungen gewesen, hinter Platten in das Komotauer Flößbachthal einzuschneiden und an dessen linken Gehänge in einer Länge von 5200 Ellen hinzugehen. Hier ist es wo die verhältnißmäßig bedeutendsten Erdarbeiten und Kunstbauten erfordert werden.

Die größte Abweichung von der geraden Richtung in Form einer Schleife von 7500 Ellen gestaltet sich am Hutberg, nach dessen Umgehung nur noch der Uebergang über das Komotauer Flößbachthal die letzte Schwierigkeit bietet und einen Viaduct von 300 Ellen Länge nothwendig macht.

Die Kosten der Bahn und der Betriebseinrichtung betragen laut Kostenanschlag (Beilage sub F.\*)

5,441,571 Thlr. 17 Ngr. 3 Pf.

oder pro Meile

562,145 Thlr. 24 Ngr. 7 Pf.

Chemnitz, im Januar 1868.

Sörge, Ober-Ing.

\*) siehe hier sub C.



C.

# Voranschlag

der projectirten  
Eisenbahnlinie  
Flöha-Obernhau-Komotau.

Chemnitz, im Januar 1868.

Sorge, Ober-Ing.

| Ffd.<br>No.                                      | Gegenstand.                                                                       | Geldbetrag.   |                 |   |            |                 |       |   |   |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|---|------------|-----------------|-------|---|---|
|                                                  |                                                                                   | Im Einzelnen. |                 |   | Im Ganzen. |                 |       |   |   |
|                                                  |                                                                                   | ℳ             | ℳ <sup>gr</sup> | ℳ | ℳ          | ℳ <sup>gr</sup> | ℳ     |   |   |
| <b>Cap. I. Vorarbeiten.</b>                      |                                                                                   |               |                 |   |            |                 |       |   |   |
| 1.                                               | 9,7 Meilen generelle Vorarbeiten pro Meile                                        | 300           | —               | — | 2910       | —               | —     |   |   |
| 2.                                               | 9,7 Meilen specielle Vorarbeiten pro Meile                                        | 1000          | —               | — | 9700       | —               | —     |   |   |
| <b>Sa. ad Cap. I., Vorarbeiten</b>               |                                                                                   |               |                 |   |            |                 | 12610 | — | — |
| <b>Cap. II. Hauptverwaltung<br/>auf 2½ Jahr.</b> |                                                                                   |               |                 |   |            |                 |       |   |   |
| 1.                                               | Gehalt eines vollziehenden Directors incl.<br>Reiseentschädigung pro Jahr . . . . | 2000          | —               | — | 5000       | —               | —     |   |   |
| 2.                                               | desgleichen eines Buchhalters . . . .                                             | 800           | —               | — | 2000       | —               | —     |   |   |
| 3.                                               | desgleichen eines Cassirers . . . . .                                             | 800           | —               | — | 2000       | —               | —     |   |   |
| 4.                                               | desgleichen eines Zahlmeisters incl. Reise-<br>entschädigung und Zahlgeld . . . . | 1500          | —               | — | 3750       | —               | —     |   |   |
| 5.                                               | Gehalt eines Registrators . . . . .                                               | 400           | —               | — | 1000       | —               | —     |   |   |
| 6.                                               | desgleichen zweier Copisten . . . . .                                             | 240           | —               | — | 1200       | —               | —     |   |   |
| 7.                                               | desgleichen eines Aufwärters . . . . .                                            | 180           | —               | — | 450        | —               | —     |   |   |
| 8.                                               | Büreaufwand . . . . .                                                             | 1000          | —               | — | 2500       | —               | —     |   |   |
| <b>Sa. ad Cap. II., Hauptverwaltung</b>          |                                                                                   |               |                 |   |            |                 | 17900 | — | — |



| Nrd.<br>No.                                                                     | Gegenstand.                                                                                             | Geldbetrag.   |      |    |            |      |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|----|------------|------|----|
|                                                                                 |                                                                                                         | Im Einzelnen. |      |    | Im Ganzen. |      |    |
|                                                                                 |                                                                                                         | R.            | Ngr. | S. | R.         | Ngr. | S. |
| <b>Cap. III. Ingenieur- u. Bau-<br/>verwaltungs-Kosten.</b><br>2 Jahre Bauzeit. |                                                                                                         |               |      |    |            |      |    |
| 1.                                                                              | Gehalt eines Oberingenieurs incl. Reise-<br>entschädigung pro Jahr . . . . .                            | 2500          | —    | —  | 5000       | —    | —  |
| 2.                                                                              | desgleichen von 5 Sectionsingenieuren incl.<br>Reiseentschädigung à . . . . .                           | 1000          | —    | —  | 10000      | —    | —  |
| 3.                                                                              | desgleichen von 6 Ingenieurassistenten incl.<br>Reiseentschädigung . . . . .                            | 600           | —    | —  | 7200       | —    | —  |
| 4.                                                                              | desgleichen von 6 Zeichnern . . . . .                                                                   | 400           | —    | —  | 4800       | —    | —  |
| 5.                                                                              | desgleichen von 6 Expedienten . . . . .                                                                 | 360           | —    | —  | 4320       | —    | —  |
| 6.                                                                              | desgleichen von 6 Copisten . . . . .                                                                    | 240           | —    | —  | 2880       | —    | —  |
| 7.                                                                              | desgleichen von 10 Bauaufsehern . . . . .                                                               | 240           | —    | —  | 4800       | —    | —  |
| 8.                                                                              | desgleichen von 10 Bauwächtern . . . . .                                                                | 180           | —    | —  | 3600       | —    | —  |
| 9.                                                                              | Messgehilfenlöhne . . . . .                                                                             |               |      |    | 3600       | —    | —  |
| 10.                                                                             | Büreaufwand für 6 Büreaus pro Jahr<br>für eines . . . . .                                               | 500           | —    | —  | 6000       | —    | —  |
| 11.                                                                             | Instrumente und Meßgeräthschaften . . . . .                                                             |               |      |    | 2000       | —    | —  |
|                                                                                 | <b>Sa. ad Cap. III., Ingenieur- und<br/>Verwaltungskosten</b>                                           |               |      |    | 54200      | —    | —  |
| <b>Cap. IV. Grunderwerb.</b><br>Anzukaufen sind laut Beilage E.                 |                                                                                                         |               |      |    |            |      |    |
| 1.                                                                              | 219,18 Acker Waldboden à . . . . .                                                                      | 200           | —    | —  | 43836      | —    | —  |
| 2.                                                                              | 177,00 = Feld und Wiese à . . . . .                                                                     | 400           | —    | —  | 70800      | —    | —  |
| 3.                                                                              | 9 Gebäude in Summa . . . . .                                                                            |               |      |    | 18000      | —    | —  |
|                                                                                 | <b>Sa. ad Cap. IV., Grunderwerb</b>                                                                     |               |      |    | 132636     | —    | —  |
| <b>Cap. V. Expropriation.</b><br>a., Entschädigungen.                           |                                                                                                         |               |      |    |            |      |    |
| 1.                                                                              | Für harte Dachungen und Verkleidungen                                                                   |               |      |    | 1000       | —    | —  |
| 2.                                                                              | Entschädigung für Frucht- und Holzstände,<br>Umwege und Wirthschaftserchwerniß,<br>9,7 Meilen . . . . . | 2000          | —    | —  | 19400      | —    | —  |
|                                                                                 | <b>Sa. ad a.</b>                                                                                        |               |      |    | 20400      | —    | —  |



| N <sup>o</sup> .<br>No. | Gegenstand.                                                                                                     | Geldbetrag.     |     |   |                 |     |   |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----|---|-----------------|-----|---|
|                         |                                                                                                                 | Im Einzelnen.   |     |   | Im Ganzen.      |     |   |
|                         |                                                                                                                 | R <sup>th</sup> | Ngr | ſ | R <sup>th</sup> | Ngr | ſ |
|                         | <b>b., Verzinsung des Entschädigungs-<br/>Capitals.</b>                                                         |                 |     |   |                 |     |   |
|                         | Summa sub Cap. IV. auf 2 Jahre zu 5 %                                                                           |                 |     |   | 13263           | 18  | — |
|                         | <b>Sa. ad b.</b>                                                                                                |                 |     |   | 13263           | 18  | — |
|                         | <b>c., Commissions- und Gerichtskosten.</b>                                                                     |                 |     |   |                 |     |   |
| 1.                      | Für sämtliche Termine und andere Ge-<br>richtskosten, 9,7 Meilen, pro Meile .                                   | 400             | —   | — | 3880            | —   | — |
| 2.                      | Für Vermessungs- und Entschädigungs-<br>berechnungen pro Meile . . . . .                                        | 500             | —   | — | 4850            | —   | — |
|                         | <b>Sa. ad c.</b>                                                                                                |                 |     |   | 8730            | —   | — |
|                         | <b>Wiederholung.</b>                                                                                            |                 |     |   |                 |     |   |
|                         | Summa ad a.                                                                                                     |                 |     |   | 20400           | —   | — |
|                         | "      "      b.                                                                                                |                 |     |   | 13263           | 18  | — |
|                         | "      "      c.                                                                                                |                 |     |   | 8730            | —   | — |
|                         | <b>Sa. ad Cap. V., Expropriation</b>                                                                            |                 |     |   | 42393           | 18  | — |
|                         | <b>Cap. VI. Erd- und Felsen-<br/>Arbeiten.</b>                                                                  |                 |     |   |                 |     |   |
| 1.                      | Laut Berechnung und Kostenanschlag<br>(Beilage sub E.) sind auszuschachten<br>16,586,413 Cubikellen à . . . . . | —               | 3   | — | 1658641         | 9   | — |
| 2.                      | Für Wegverlegungen, Rampenschüttungen<br>zc. pro Meile . . . . .                                                | 2000            | —   | — | 19400           | —   | — |
|                         | <b>Sa. ad Cap. VI., Erd- und Felsen-<br/>arbeiten</b>                                                           |                 |     |   | 1678041         | 9   | — |
|                         | <b>Cap. VII. Kunstbauten.</b>                                                                                   |                 |     |   |                 |     |   |
| 1.                      | Laut Kostenanschlag (Beilage sub C.)                                                                            |                 |     |   | 1105668         | —   | — |
|                         | <b>Sa. ad Cap. VII., Kunstbauten</b>                                                                            |                 |     |   | 1105668         | —   | — |



| Zfd.<br>No.                  | Gegenstand.                                                                                                                                                               | Geldbetrag.   |      |    |            |      |    |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|----|------------|------|----|
|                              |                                                                                                                                                                           | Im Einzelnen. |      |    | Im Ganzen. |      |    |
|                              |                                                                                                                                                                           | R.            | Ngr. | S. | R.         | Ngr. | S. |
| <b>Cap. VIII. Oberbau</b>    |                                                                                                                                                                           |               |      |    |            |      |    |
| für ein Geleis.              |                                                                                                                                                                           |               |      |    |            |      |    |
| 1.                           | 128,200 lfd. Ellen Hauptgeleis, einschließ-<br>lich Herstellung der Bettung, Be-<br>schaffung von Schwellen, Schienen zc.<br>Verlegen und Justiren à <sup>o</sup> . . . . | 5             | —    | —  | 641000     | —    | —  |
| 2.                           | 32,200 lfd. Ellen Geleise in den Bahn-<br>höfen und zwar fix und fertig . . . .                                                                                           | 5             | —    | —  | 161000     | —    | —  |
|                              | 6000 <sup>o</sup> in Flöha                                                                                                                                                |               |      |    |            |      |    |
|                              | 3000 <sup>o</sup> = Pockau                                                                                                                                                |               |      |    |            |      |    |
|                              | 6000 <sup>o</sup> = Olbernhau                                                                                                                                             |               |      |    |            |      |    |
|                              | 3000 <sup>o</sup> = Kallich                                                                                                                                               |               |      |    |            |      |    |
|                              | 6000 <sup>o</sup> = Komotau                                                                                                                                               |               |      |    |            |      |    |
|                              | 1500 <sup>o</sup> = Hohenfichte                                                                                                                                           |               |      |    |            |      |    |
|                              | 1500 <sup>o</sup> = Schellenberg =<br>Leubsdorf                                                                                                                           |               |      |    |            |      |    |
|                              | 1500 <sup>o</sup> = Grünhainichen                                                                                                                                         |               |      |    |            |      |    |
|                              | 1500 <sup>o</sup> = Wünschendorf                                                                                                                                          |               |      |    |            |      |    |
|                              | 1200 <sup>o</sup> = Gabrielahütten                                                                                                                                        |               |      |    |            |      |    |
|                              | 1000 <sup>o</sup> = Platten.                                                                                                                                              |               |      |    |            |      |    |
| 3.                           | 104 Stück Weichen fix und fertig                                                                                                                                          | 300           | —    | —  | 31200      | —    | —  |
| 4.                           | 2 Stück große Drehscheiben für die Bahn-<br>höfe Flöha und Komotau . . . . .                                                                                              | 2500          | —    | —  | 5000       | —    | —  |
| 5.                           | 1 kleinere dergl. für Olbernhau . . . .                                                                                                                                   | 800           | —    | —  | 800        | —    | —  |
| 6.                           | 1478 lfd. Ellen Niveauübergänge herzu-<br>stellen und Schienen und Holzfutter                                                                                             | 2             | 15   | —  | 4434       | —    | —  |
|                              | <b>Sa. ad Cap. VIII., Oberbau</b>                                                                                                                                         |               |      |    | 843434     | —    | —  |
| <b>Cap. IX. Telegraphen.</b> |                                                                                                                                                                           |               |      |    |            |      |    |
| 1.                           | 90 Glockenapparate . . . . .                                                                                                                                              | 100           | —    | —  | 9000       | —    | —  |
| 2.                           | 9,7 Meilen Leitung mit dreifachen Drähten                                                                                                                                 | 1200          | —    | —  | 11640      | —    | —  |
| 3.                           | 11 Stationsapparate . . . . .                                                                                                                                             | 300           | —    | —  | 3300       | —    | —  |
| 4.                           | 11 optische Stationssignale mit zugehöri-<br>gen Laternen . . . . .                                                                                                       | 50            | —    | —  | 550        | —    | —  |
|                              | <b>Sa. ad Cap. IX., Telegraphen</b>                                                                                                                                       |               |      |    | 24490      | —    | —  |



| Nro.<br>No.                       | Gegenstand.                                                              | Geldbetrag.   |      |    |            |      |    |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------|------|----|------------|------|----|
|                                   |                                                                          | Im Einzelnen. |      |    | Im Ganzen. |      |    |
|                                   |                                                                          | R.            | Ngr. | g. | R.         | Ngr. | g. |
| <b>Cap. X. Hochbauten.</b>        |                                                                          |               |      |    |            |      |    |
| <b>a., Bahnhöfe.</b>              |                                                                          |               |      |    |            |      |    |
| 1.                                | Stationsgebäude in Flöha . . . . .                                       |               |      |    | 20000      | —    | —  |
| 2.                                | Güterschuppen daselbst . . . . .                                         |               |      |    | 4000       | —    | —  |
| 3.                                | Maschinenhaus mit Wasserstationseinrichtung und Kohlenschuppen . . . . . |               |      |    | 10000      | —    | —  |
| 4.                                | Maschinenreparaturwerkstätte . . . . .                                   |               |      |    | 30000      | —    | —  |
| 5.                                | Freiprivet . . . . .                                                     |               |      |    | 200        | —    | —  |
| 6.                                | Stationsgebäude in Hohenfichte . . . . .                                 |               |      |    | 3000       | —    | —  |
| 7.                                | desgl. in Schellenberg-Leubsdorf . . . . .                               |               |      |    | 3000       | —    | —  |
| 8.                                | desgl. in Grünhainichen . . . . .                                        |               |      |    | 3000       | —    | —  |
| 9.                                | desgl. in Wünschendorf . . . . .                                         |               |      |    | 3000       | —    | —  |
| 10.                               | desgl. in Pockau . . . . .                                               |               |      |    | 15000      | —    | —  |
| 11.                               | Güterschuppen . . . . .                                                  |               |      |    | 4000       | —    | —  |
| 12.                               | Wasserstationsgebäude . . . . .                                          |               |      |    | 4000       | —    | —  |
| 13.                               | Stationsgebäude in Döbernau . . . . .                                    |               |      |    | 40000      | —    | —  |
| 14.                               | Zollschuppen . . . . .                                                   |               |      |    | 8000       | —    | —  |
| 15.                               | Anheizgebäude mit Kohlenschuppen und Wasserstation . . . . .             |               |      |    | 10000      | —    | —  |
| 16.                               | Freiprivet . . . . .                                                     |               |      |    | 200        | —    | —  |
| 17.                               | Stationsgebäude Gabrielahütten . . . . .                                 |               |      |    | 3000       | —    | —  |
| 18.                               | desgl. Kallich . . . . .                                                 |               |      |    | 10000      | —    | —  |
| 19.                               | Güterschuppen . . . . .                                                  |               |      |    | 2000       | —    | —  |
| 20.                               | Anheizgebäude mit Güterschuppen und Wasserstation . . . . .              |               |      |    | 8000       | —    | —  |
| 21.                               | Wasserstationsgebäude Platten . . . . .                                  |               |      |    | 3000       | —    | —  |
| 22.                               | Stationsgebäude in Komotau . . . . .                                     |               |      |    | 40000      | —    | —  |
| 23.                               | Güterschuppen . . . . .                                                  |               |      |    | 8000       | —    | —  |
| 24.                               | Anheizgebäude mit Wasserstation und Kohlenschuppen . . . . .             |               |      |    | 10000      | —    | —  |
| 25.                               | Freiprivet . . . . .                                                     |               |      |    | 200        | —    | —  |
| <b>b., Bahnwärterhäuser.</b>      |                                                                          |               |      |    |            |      |    |
| 26.                               | 5 Bahnwärterhäuser 1. Classe . . . . .                                   | 2000          | —    | —  | 10000      | —    | —  |
| 27.                               | 42 desgl. 3. = . . . . .                                                 | 900           | —    | —  | 37800      | —    | —  |
| 28.                               | 40 desgl. 4. = . . . . .                                                 | 250           | —    | —  | 10000      | —    | —  |
| <b>Sa. ad Cap. X., Hochbauten</b> |                                                                          |               |      |    | 299400     | —    | —  |



| Rfd.<br>No.                                         | Gegenstand.                                                                                                                                    | Geldbetrag.   |     |   |            |     |   |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----|---|------------|-----|---|
|                                                     |                                                                                                                                                | Im Einzelnen. |     |   | Im Ganzen. |     |   |
|                                                     |                                                                                                                                                | Rb            | Ngr | g | Rb         | Ngr | g |
| <b>Cap. XI. Bahn- und Bahnhofs-<br/>ausrüstung.</b> |                                                                                                                                                |               |     |   |            |     |   |
| 1.                                                  | Wasserleitung mit stehender Dampfmaschine für Speisung der Locomotive in Flöha . . . . .                                                       |               |     |   | 2500       | —   | — |
| 2.                                                  | 5 Wasserleitungen mit Vorwärmapparat für die übrigen Wasserstationen . .                                                                       | 2250          | —   | — | 11250      | —   | — |
| 3.                                                  | 11 Wirthschaftsbrunnen für die Stationen                                                                                                       | 200           | —   | — | 2200       | —   | — |
| 4.                                                  | 90 Brunnen für Bahn- und Schlagwärter                                                                                                          | 100           | —   | — | 9000       | —   | — |
| 5.                                                  | 8 Feuer- und Reinigungsgruben . .                                                                                                              | 300           | —   | — | 2400       | —   | — |
| 6.                                                  | Ausrüstung einer Maschinenreparaturwerkstätte in Flöha . . . . .                                                                               |               |     |   | 20000      | —   | — |
| 7.                                                  | Ladeperrons und Laderampen in Flöha, Olbernhau, Gabrielahütten, Kallich und Komotau . . . . .                                                  | 1000          | —   | — | 5000       | —   | — |
|                                                     | <b>Sa. ad Cap. XI., Bahn- und Bahnhofs-<br/>ausrüstung</b>                                                                                     |               |     |   | 52350      | —   | — |
| <b>Cap. XII. Sicherheits-<br/>vorkehrungen.</b>     |                                                                                                                                                |               |     |   |            |     |   |
| 1.                                                  | Einfriedigungen, Barrieren und Absperrungen, Gradientenzeiger, Mark- und Warnungspfähle, Grenz-, Stations- und Meilensteine für 9,7 Meilen à . | 2000          | —   | — | 19400      | —   | — |
|                                                     | <b>Sa. ad Cap. XII., Sicherheitsvor-<br/>kehrungen</b>                                                                                         |               |     |   | 19400      | —   | — |
| <b>Cap. XIII. Betriebsmittel.</b>                   |                                                                                                                                                |               |     |   |            |     |   |
| 1.                                                  | 12 Stück Gebirgslocomotiven . . . .                                                                                                            | 15000         | —   | — | 180000     | —   | — |
| 2.                                                  | 12 = Tender . . . . .                                                                                                                          | 2000          | —   | — | 24000      | —   | — |
| 3.                                                  | 40 = Personenwagen . . . . .                                                                                                                   | 2000          | —   | — | 80000      | —   | — |
| 4.                                                  | 100 = bedeckte Güterwagen . . . .                                                                                                              | 1000          | —   | — | 100000     | —   | — |
| 5.                                                  | 300 = offene dergl. . . . .                                                                                                                    | 500           | —   | — | 150000     | —   | — |
| 6.                                                  | 20 = Bauwagen . . . . .                                                                                                                        | 100           | —   | — | 2000       | —   | — |
| 7.                                                  | 2 = Draisinen . . . . .                                                                                                                        | 180           | —   | — | 360        | —   | — |
| 8.                                                  | Allgemeine Ausrüstung . . . . .                                                                                                                |               |     |   | 2000       | —   | — |
|                                                     | <b>Sa. ad Cap. XIII., Betriebsmittel</b>                                                                                                       |               |     |   | 538360     | —   | — |



| Tfd.<br>No. | Gegenstand.                                                                                   | Geldbetrag.   |      |   |            |      |   |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|---|------------|------|---|
|             |                                                                                               | Im Einzelnen. |      |   | Im Ganzen. |      |   |
|             |                                                                                               | ℳ.            | ℳgr. | ℳ | ℳ          | ℳgr. | ℳ |
|             | <b>Cap. XIV. Insgemein.</b>                                                                   |               |      |   |            |      |   |
| 1.          | 5 % des Capitals von Cap. I. — XII. für unvorhergesehene Fälle aller Art . . .                |               |      |   | 241044     | 4    | 4 |
|             | <b>Sa. ad Cap. XIV., Insgemein</b>                                                            |               |      |   | 241044     | 4    | 4 |
|             | <b>Cap. XV. Capitalverzinsung.</b>                                                            |               |      |   |            |      |   |
| 1.          | 5 % des gesammten Baucapitals und zwar zur Hälfte auf 1 Jahr, zur Hälfte auf 2 Jahr . . . . . |               |      |   | 379644     | 15   | 9 |
|             | <b>Sa. ad Capitel XV., Capitalverzinsung</b>                                                  |               |      |   | 379644     | 15   | 9 |
|             | <b>Zusammenstellung</b>                                                                       |               |      |   |            |      |   |
|             | <b>Sa. ad Cap. I., Vorarbeiten . . . . .</b>                                                  |               |      |   | 12610      | —    | — |
|             | " " " <b>II., Hauptverwaltung . . . . .</b>                                                   |               |      |   | 17900      | —    | — |
|             | " " " <b>III., Ingenieur- u. Bauverwaltungs-Kosten . . . . .</b>                              |               |      |   | 54200      | —    | — |
|             | " " " <b>IV., Grunderwerb . . . . .</b>                                                       |               |      |   | 132636     | —    | — |
|             | " " " <b>V., Expropriation . . . . .</b>                                                      |               |      |   | 42393      | 18   | — |
|             | " " " <b>VI., Erd- und Felsenarbeiten . . . . .</b>                                           |               |      |   | 1678041    | 9    | — |
|             | " " " <b>VII., Kunstbauten . . . . .</b>                                                      |               |      |   | 1105668    | —    | — |
|             | " " " <b>VIII., Oberbau . . . . .</b>                                                         |               |      |   | 843434     | —    | — |
|             | " " " <b>IX., Telegraphen . . . . .</b>                                                       |               |      |   | 24490      | —    | — |
|             | " " " <b>X., Hochbauten . . . . .</b>                                                         |               |      |   | 299400     | —    | — |
|             | " " " <b>XI., Bahn- und Bahnhofs-ausrüstung . . . . .</b>                                     |               |      |   | 52350      | —    | — |
|             | " " " <b>XII., Sicherheitsvorkehrungen . . . . .</b>                                          |               |      |   | 19400      | —    | — |
|             | " " " <b>XIII., Betriebsmittel . . . . .</b>                                                  |               |      |   | 538360     | —    | — |
|             | " " " <b>XIV., Insgemein . . . . .</b>                                                        |               |      |   | 241044     | 4    | 4 |
|             | " " " <b>XV., Capitalverzinsung . . . . .</b>                                                 |               |      |   | 379644     | 15   | 9 |
|             | <b>Summa Sa. aller Kosten</b>                                                                 |               |      |   | 5441571    | 17   | 3 |

Chemnitz, im Januar 1868.

Adolf Krank, Ing.-Off.



# Rentabilitäts-Berechnung

für die projectirte

## Eisenbahnlinie

### Flöha-Olbernhau-Komotau.

Aufgestellt im Jahre 1867  
vom geschäftsführenden Ausschuß des  
Flöhathal-Eisenbahn-Comité  
in Olbernhau.

#### Cap. I.

#### Die Einwohnerzahl und der Personenverkehr.

Ist auch die Gegend von Flöha bis an die sächs.-böhm. Grenze bei Olbernhau nicht eine der bevölkertsten unsers engeren Vaterlandes, so wird doch nachstehende Uebersicht, welche die Einwohnerzahlen der hierher gehörigen Ortschaften nach der Volkszählung vom Jahre 1864 enthält, zeigen, daß auf beiden Seiten des Flöhathales sich nicht unbedeutende Ortschaften an einander reihen. Beginnen wir mit Hezdorf, als dem Punkte, an welchem sich die projectirte Flöhathalbahn von der Freiberg-Chemnitzer Eisenbahn entfernt, und lassen alle nördlich von da gelegenen Ortschaften unberücksichtigt, da selbige nicht als dem fraglichen Bahnggebiet allein zugehörig betrachtet werden können, so finden wir bis in eine directe Entfernung von  $\frac{1}{4}$  Meile von der Eisenbahnlinie folgende Ortschaften mit einer Gesamteinwohnerzahl von 33,084 Seelen, die sich folgendermaßen vertheilen:

|                   |                   |               |                    |
|-------------------|-------------------|---------------|--------------------|
| Hezdorf           | mit 126 Einw.     | Transport     | 4735 Einw.         |
| Kohensichte       | = 390 =           | Grünhainichen | mit 1782 =         |
| Dorf Schellenberg | = 912 =           | Borstendorf   | = 1242 =           |
| Leubsdorf         | = 1772 =          | Stolzenhain   | = 54 =             |
| Mezdorf           | = 217 =           | Wünschendorf  | = 786 =            |
| Marbach           | = 812 =           | Rauenstein    | = 88 =             |
| Grünberg          | = 506 =           | Lengefeld     | = 3200 =           |
|                   | Latus 4,735 Einw. |               | Latus 11,887 Einw. |



| Transport 11,887 Einw.    |           | Transport 24,115 Einw. |                     |
|---------------------------|-----------|------------------------|---------------------|
| Bockau                    | mit 991 = | Gabrielahütten         | mit 554 =           |
| Reifland                  | = 632 =   | Kallich                | = 261 =             |
| Görsdorf                  | = 535 =   | Bernau                 | = 367 =             |
| Wernsdorf                 | = 465 =   | Gersdorf               | = 185 =             |
| Neuckersdorf              | = 149 =   | Uhrifen                | = 228 =             |
| Niederneuschönberg        | = 481 =   | Rodenau                | = 164 =             |
| Oberneuschönberg          | = 633 =   | Quinau                 | = 210 =             |
| Kleinneuschönberg         | = 538 =   | Platten                | = 708 =             |
| Sorgau                    | = 444 =   | Schergau               | = 71 =              |
| Blumenau                  | = 465 =   | Sperbersdorf           | = 207 =             |
| Olbernhau                 | = 3070 =  | Pirken                 | = 290 =             |
| Kupferh. Grünthal         | = 167 =   | Udwiß                  | = 333 =             |
| Rübenau                   | = 1547 =  | Kleinprießen           | = 194 =             |
| Rothenhal                 | = 730 =   | Komotau                | = 4141 =            |
| Niedernatzschung          | = 181 =   | Oberdorf               | = 581 =             |
| ferner auf böhm. Seite:   |           | Sporiß                 | = 475 =             |
| Brandau mit böhm.         |           |                        | <u>33,084 Einw.</u> |
| Grünthal mit 1200 =       |           |                        |                     |
| Latus <u>24,115 Einw.</u> |           |                        |                     |

Wenden wir uns weiter, d. h. bis in eine directe Entfernung von  $\frac{3}{4}$  Meile von der projectirten Linie, so können wir wohl auf der östlichen Seite derselben, sobald wir die Freiberg-Chemnitzer Bahnlinie verlassen, die dort gelegenen Ortschaften als zu unserem Bahnggebiet gehörig betrachten, nicht so jedoch auf der westlichen, da die Chemnitz-Annaberger Linie noch selbst an manchen Orten in diesem Bereich liegen würde. Es sind daher in dieser sowie in der nächstfolgenden Aufstellung auf der westlichen Seite nur die Ortschaften aufgenommen worden, die an dem Hange des Flöhathals oder auf dem Rücken des zwischen der Zschopau und der Flöha befindlichen Gebirgszuges gelegen sind, nicht aber die, welche sich dem Zschopauthal entschieden zuneigen oder die einen erheblich näheren Weg dahin als in das Flöhathal zurückzulegen haben, sodaß sogar die Stadt Marienberg mit 5500 Einwohnern die von der projectirten Bahnlinie bei Bockau kaum entfernter liegen wird als von der Station Wolkenstein der Chemnitz-Annaberger Linie keine Aufnahme gefunden hat. Mit Ausschluß dieser vorerwähnt gelegenen Ortschaften erhalten wir in der Entfernung bis  $\frac{3}{4}$  Meile von der Bahnlinie eine Einwohnerzahl von 32,165 Seelen in folgenden Ortschaften:

| Stadt Schellenberg mit 1935 Einw. |          | Transport 6,614 Einw.    |           |
|-----------------------------------|----------|--------------------------|-----------|
| Waldkirchen                       | = 1635 = | Börnichen                | mit 828 = |
| Gahlenz                           | = 1188 = | Neunzehnhain             | = 110 =   |
| Eppendorf                         | = 1856 = | Lippersdorf              | = 1095 =  |
| Latus <u>6,614 Einw.</u>          |          | Latus <u>8,647 Einw.</u> |           |



| Transport 8,647 Einw.   |          |
|-------------------------|----------|
| Ob.-u.N.-Forchheim mit  | 1374 =   |
| Hutha                   | = 79 =   |
| Hallbach                | = 599 =  |
| Pfaffroda               | = 841 =  |
| Dittmannsdorf           | = 452 =  |
| Heidersdorf             | = 845 =  |
| Niederseiffenbach       | = 590 =  |
| Oberseiffenbach         | = 579 =  |
| Seiffen                 | = 1350 = |
| Schönfeld               | = 413 =  |
| Lauterbach              | = 1319 = |
| Niederlauterstein       | = 577 =  |
| Nittersberg             | = 310 =  |
| Zöblitz                 | = 1777 = |
| Grundau                 | = 48 =   |
| Ansprung                | = 898 =  |
| Obernatzschung          | = 271 =  |
| ferner im Kgr. Böhmen : |          |
| Stadt Catharinaberg m.  | 1630 =   |
| böhm. Natzschung        | = 1020 = |

Latus 23,619 Einw.

| Transport 23,619 Einw. |           |
|------------------------|-----------|
| Rühnhaide              | mit 277 = |
| Neuhaus                | = 198 =   |
| Göttersdorf            | = 459 =   |
| Hennersdorf            | = 282 =   |
| Görfau                 | = 2022 =  |
| Raiz                   | = 472 =   |
| Sadschitz              | = 127 =   |
| Wurzmes                | = 71 =    |
| Böschwitz              | = 168 =   |
| Ufkern                 | = 216 =   |
| Rothenhaus             | = 519 =   |
| Schönlinden            | = 116 =   |
| Kärbitz                | = 236 =   |
| Trauschfowitz          | = 495 =   |
| Tschern                | = 165 =   |
| Neusablitz             | = 556 =   |
| Britschopl             | = 400 =   |
| Eidlitz                | = 1306 =  |
| Markdorf               | = 250 =   |
| Bischochel             | = 211 =   |

32,165 Einw.

In der letzten Entfernung in der bis  $1\frac{1}{4}$  Meile, die wir für die projectirte Linie in Erwägung zu ziehen haben, ergiebt sich mit Beibehaltung der schon oben ausgesprochenen Rücksichten eine Seelenzahl von 25,730 Einwohner als

| Kleinhartmannsdorf mit 585 Einw. |          |
|----------------------------------|----------|
| Gränitz                          | = 286 =  |
| Großwaltersdorf                  | = 954 =  |
| Mittel- u. Niedersaida           | 1369 =   |
| Niederhaselbach                  | = 709 =  |
| Oberhaselbach                    | = 450 =  |
| Allersdorf                       | = 295 =  |
| Stadt Sayda                      | = 1535 = |
| Dittersbach                      | = 312 =  |
| Neuhausen                        | = 1365 = |
| Frauenbach                       | = 154 =  |
| Heidelberg                       | = 1845 = |
| Deutsch-Einsiedel                | = 724 =  |
| = Catharinaberg                  | 276 =    |
| = Neudorf                        | = 862 =  |
| Oberlochmühle                    | = 132 =  |

Latus 11,853 Einw.

| Transport 11,853 Einw. |           |
|------------------------|-----------|
| Bilsdorf               | mit 135 = |
| Boberschau             | = 1413 =  |
| sowie in Böhmen        |           |
| Kleinhan               | = 209 =   |
| Rudelsdorf             | = 355 =   |
| Ladung                 | = 183 =   |
| böhm. Einsiedel        | = 530 =   |
| = Neudorf              | = 974 =   |
| Stolzenhain            | = 198 =   |
| Schimberg              | = 527 =   |
| Türmaul                | = 296 =   |
| Kunnersdorf            | = 544 =   |
| Barthelsdorf           | = 216 =   |
| Seestadt               | = 812 =   |
| Heltichitz             | = 251 =   |

Latus 18,496 Einw.

4\*



| Transport 18,496 Einw. |         |   | Transport 20,941 Einw. |         |   |
|------------------------|---------|---|------------------------|---------|---|
| Bahlet                 | mit 119 | = | Redschitz              | mit 154 | = |
| Naundorf               | = 442   | = | Bielenz                | = 599   | = |
| Trupschitz             | = 428   | = | Briesen                | = 744   | = |
| Schöbl                 | = 178   | = | Brenzig                | = 172   | = |
| Domina                 | = 144   | = | Neudorf                | = 986   | = |
| Droschig               | = 100   | = | Sebastiansberg         | = 1796  | = |
| Hagendorf              | = 218   | = | Ollenbach              | = 132   | = |
| Kralup                 | = 816   | = | Kaizenhain             | = 206   | = |
| Latus 20,941 Einw.     |         |   | 25,730 Einw.           |         |   |

Erhalten wir auf diese Weise

1. in der Entfernung von  $\frac{1}{4}$  M. 33,084 Einw.
2. " " " "  $\frac{3}{4}$  " 32,165 "
3. " " " "  $1\frac{1}{4}$  " 25,730 "

90,979 Einwohner,

so müssen wir vor Allem berücksichtigen, daß bei dieser Zusammenstellung leider die Ergebnisse der neuesten Volkszählung vom Jahre 1867 nicht benutzt werden konnten, weil dieselben noch nicht vollständig zu erlangen sind. Da nun die Einwohnerzahl in Frage kommender Ortschaften, die bis jetzt bekannt geworden sich gegen die hier angegebenen um 10 und mehr Procent erhöht haben, so ist es gewiß noch zu niedrig gegriffen, wenn wir durchschnittlich einen Zuwachs von 5 % annehmen, und wir erhalten in runden Zahlen

für 1. 35,000 Einw.

= 2. 34,000 "

= 3. 27,250 "

96,250 Einwohner.

Diese geringe Steigerung kann um so weniger Anstoß erregen, da der Personenverkehr aller, wegen der Nähe anderer Bahnen, in Wegfall gekommenen Ortschaften deren Einwohnerzahl nicht unbedeutend, bei dem Verkehr mit Böhmen und dem Süden überhaupt doch auf die projectirte Flöhathalbahn angewiesen ist, und dadurch sich eine größere Zahl gewiß rechtfertigen ließe. Bleiben wir jedoch bei obigen Zahlen stehen und berechnen aus denselben mit Benutzung der Egnidi'schen Formel, die sich wohl in neuerer Zeit bei allen Bahnen als zu gering erwiesen hat, den muthmaßlichen Personenverkehr, so erhalten wir:

1. 35,000. 5. 4 = 700,000

2. 34,000. 5. 1 = 170,000

3. 27,250. 5.  $\frac{1}{2}$  = 68,125

938,125 Personenmeilen.

Da nun die projectirte Bahnlinie eine Länge von 9,7 Meilen hat, so können wir nach dieser Berechnung annehmen, daß jährlich mindestens 100,000 Personen die Bahn ihrer ganzen Länge nach befahren werden.



Um daraus die baare Einnahme zu berechnen, lassen wir die I. Classe unberücksichtigt, und nehmen an, analog den Ergebnissen der sächs. Staatsbahnen, daß 15 % der Reisenden sich der II. und 85 % der III. Classe bedienen, so erhalten wir bei 4 resp. 3 Groschen Personengeld pro Meile  $15,000 \cdot 1\frac{1}{3} + 85,000 \cdot 1 = 105,000$  Thlr. Einnahme, wozu wir noch circa 5 % für Nebeneinkünfte zu schlagen haben, also in runder Summe  
110,000 Thlr.

Einnahme durch den Personenverkehr.

Betrachten wir dieser Aufstellung gegenüber die Ergebnisse der sächs. Staatsbahnen nach den statistischen Zusammenstellungen, abgesehen von der Einwohnerzahl, so finden wir, daß im Durchschnitt auf denselben über 230,000 Personenmeilen pro Bahmeile durchfahren werden, ein Beweis, daß wir mit 100,000 Personenmeilen pro Bahnmeile sicher hinter der zu erwartenden Personenfrequenz zurückbleiben und daß daher auch die Einnahme aus dem Personenverkehr zu gering veranschlagt ist.

---

## Cap. II.

### Die Industrie und der Güterverkehr.

Ausführlich sich über die Industrie des Flöhathales zu ergehen, halten wir durchaus nicht für nöthig, da über dieses Thema bereits Vieles gesprochen und geschrieben worden ist, wir erwähnen nur kurz die Etablissements von Max Hauschild, Trübenbach, Matthes, Liedloff &c., die Weberwaarenindustrie Lengefelds, die Kistenfabrication von Börnichen, Pockau und Sorgau, die Holzschleiferei zu Stolzenhain, das k. Kupferhammer- und Walzwerk Grünthal, 2 Pulverfabriken, 2 Zündholzfabriken, die Holzspielwaarenindustrie von Grünhainichen, Olbernhau und Seiffen, circa 200 Gattersägen zum Schneiden von Pfosten, Brettern, Latten, Schindeln u. s. w., mehr als 300 Mahlgänge &c. Obgleich vor 10 Jahren über den damals bestehenden Güterverkehr Erhebungen angestellt worden sind, so konnten diese nach einem für das Wachsthum der Industrie so bedeutenden Zeitraum doch nicht mehr für maßgebend gehalten werden und man sah sich daher veranlaßt im Jahre 1867 nochmals zu dergl. mit Berücksichtigung der jetzt auf den sächs. Staatsbahnen üblichen Frachtklassen zu verschreiten. Die Art und Weise in welcher diese Erhebungen angestellt wurden, schützen dieselben vollkommen vor dem Vorwurfe, ein Gebilde der Phantasie zu sein, denn zweifellos sind manche Frachten wohl übersehen oder deren Angabe nicht zu erlangen gewesen, keineswegs aber sind in denselben problematische Zahlen aufgenommen worden.

Eine Verkehrssteigerung, wie sie die Bahn hervorbringen wird, ist dabei durchaus nicht in Berücksichtigung gezogen, sondern man hielt sich streng an die jetzt zur Verfrachtung kommenden Lasten. Eine Erhebung nach den jetzt



üblichen Frachtsätzen wurde schon deshalb für unerläßlich erachtet, um mit einiger Zuversicht einen den wahren Verhältnissen entsprechenden mittleren Frachtsatz berechnen zu können, wobei jedoch zu erwähnen ist, daß alle Güter die in Quantitäten von 100 Centnern einem billigern Frachtsatz angehören, wenn sie auch jetzt in kleineren Quantitäten bezogen werden, doch der ermäßigten Frachtklasse zugeschrieben wurden, da sie später wenigstens theilweise in Wagenladungen zur Verfrachtung kommen werden. In den Kreis der Erhebungen wurden die Ortschaften innerhalb der sächs. Grenze von Heßdorf an und einige dießseits des Gebirgskammes gelegenen böhmischen Ortschaften gezogen, die theils jetzt schon ihre Frachten dem Flöhathale zuführen, dasselbe zu überschreiten gezwungen sind, oder doch wenigstens einen erheblichen Vortheil durch die Verladung auf der projectirten Bahn genießen werden, während alle Ortschaften die der Chemnitz-Freiburger oder Chemnitz-Annaberger Bahnlinie näher liegen, keine Berücksichtigung gefunden haben.

Ohne Zweifel werden aber auch von diesen Orten nicht allein die nach Böhmen gehenden und von da kommenden Güter den Frachtverkehr dieser Bahn erhöhen, sondern es wird auch für andere Waaren wegen des billigen Bezugs von Braunkohle die stets eine erwünschte Rückfracht bieten kann, dieser Verkehrsweg gewählt werden.

Um nun die Meilenzahl, welche die Güter auf der projectirten Bahn zu durchlaufen haben zu berechnen, wurden alle Ortschaften den Stationen und Haltepunkten zugetheilt, nach welchen sich ihr Frachtverkehr wenden wird und wir erhalten dadurch Tab. I. aus welcher ein Gesamttransport von  
4,492,188 Ctr.

ersichtlich ist, sowie mit Berücksichtigung der zu durchlaufenden Meilen Tab. II. eine Gesamtsumme von 22,956,593 Meilenctr.

Nehmen wir nun Frachtsätze welche die der sächs. Staatsbahnen ohne alle Nebeneinnahmen in den meisten Fällen nicht erreichen als für:

I. A. 5 Pf., II. A.<sub>1</sub> 3½ Pf., II. A.<sub>2</sub> 3 Pf., II. A.<sub>3</sub> 2½ Pf., II. B.<sub>1</sub> 2¼ Pf.,  
II. B.<sub>2</sub> 1½ Pf. Spec.-T. 2 Pf.

so erhalten wir aus diesen und den Meilencentnern der einzelnen Classen einen durchschnittlichen Frachtsatz von 2,4 Pf., welchen wir ganz beruhigt wegen der höheren Beträge die alle Waaren von II. A.<sub>2</sub>—II. B.<sub>2</sub> incl. Spec.-Tarif unter 100 Ctr. verladen bezahlen auf 2,5 Pf. erhöhen können. Hieraus ergibt sich die Einnahme aus dem jetzigen Binnenfrachtverkehr mit

1) 194,640 Thlr.

Gehen wir nun in unsern Betrachtungen weiter, und wenden uns vor Allem den Artikeln zu, auf welche die projectirte Bahn nach ihrer Vollendung hauptsächlich Einfluß haben wird, so kommen wir zuerst zu den Braunkohlen. Wenn in unserer Zusammenstellung nur ein Bezug von böhm. Braunkohlen von ca. 200,000 Ctr. enthalten ist, so ist dies eines Theils dadurch erklärlich, daß diese Bezug, als in kleinen Partien von vielen kleinen Haushaltungen ausgehend, sehr



schwierig festzustellen ist, andern Theils aber auch durch die hohen Preise, welche die Braunkohle, abgesehen von ihrem billigen Ankaufe an den Gruben, durch die Avenfracht erhält. Einer Schrift der k. k. Berghauptmannschaft zu Komotau entnehmen wir, daß das Kohlenlager des Saazer Kreises allein einen so ungeheuern Reichthum an Kohlen besitzt, daß bei einem jährlichen Consum im Inlande von 4 Mill. Ctr. und einem dergl. Export von 6 Mill., also einer leicht zu erreichenden jährlichen Production von 10 Mill. Ctrn., doch bei den ungünstigsten Abbauverhältnissen die jetzt erschlossene Kohle circa 1500 Jahre hinaus reichen würde. Beleuchten wir nun das Verhältniß der böhm. Braunkohle zu unserer Steinkohle, und bedenken wir, daß in Chemnitz z. B. der Scheffel gemischte Würschnitzer Kohle 14 Gr. und Pechkohle 15 Gr. in Wagenladungen zu stehen kommt, also der Ctr.  $7\frac{7}{9}$  resp.  $8\frac{1}{3}$  Gr. und daß der Ctr. böhm. Braunkohle bis dahin, — 12 Meilen Bahnfracht nach unsern Frachtsätzen und den Preis der Kohle am Bahnhof Komotau den Duxer Preisen gleich berechnet — höchstens 3,4 Gr. kosten kann, so würde die Braunkohle, auch mit Berücksichtigung ihres geringern Brennwerthes, doch noch billiger zu feuern sein, abgesehen von der Annehmlichkeit zur Stubenheizung und der Vorzüglichkeit derselben zu Kessel- und vielen andern gewerblichen Feuerungen. Diese letztere Behauptung wird dadurch vollständig bewahrheitet, daß schon jetzt bei der theuern Fracht von Böhmen über Riesa Braunkohlen nach Chemnitz und sogar in das Flöhathal in nicht unbedeutenden Quantitäten bezogen werden. Wenn es uns nun auch nicht in den Sinn kommt, durch die projectirte Flöhathalbahn die Steinkohle aus Chemnitz verdrängen zu wollen, so werden wir jedoch eher zu niedrig greifen, wenn wir für Chemnitz und Umgegend, sowie für Dederan, Hainichen, Frankenberg, Mittweida mit ihren vielen Fabriken welche theuere Steinkohle wie ersteres haben, eine Zufuhre von 2 Mill. Ctr. annehmen, die die ganze Bahnlänge von circa zehn Meilen durchlaufen würden. Rechnen wir nun noch auf eine Bevölkerung von 150,000 Einwohnern einschließlich deren Industrie, da wir auch hierzu die Ortschaften die der Chemnitz-Annaberger und Chemnitz-Freiburger Linie näher liegen zählen müssen, ein Consum von 1 Mill. Ctr. excl. der  $\frac{1}{5}$  Mill. die schon in unserer Aufstellung enthalten, bei einer Transportweite von durchschnittlich 7 Mill. so resultirt ein Zuschlag

$2,000,000. 10 + 1,000,000. 7 = 27,000,000$  Meilencentnern  
und die daraus hervorgehende Bruttoeinnahme bei  $1\frac{1}{2}$  Pf. Frachtsatz pro Meilenctr. würde betragen

2) 135,000 Thlr.

Wenden wir uns zu den zur Verfrachtung kommenden Holzmassen. Schon im Norden der Bahn hauptsächlich aber von der Olbernhauer Gegend bis Komotau wird eine sehr bedeutende Waldfläche durch die Bahn erschlossen und halten die Gesamtreviere, aus welchen die in den Bahnrayon fallenden Schneidemühlen ihre Klöcher beziehen, über 100,000 Acker Flächeninhalt, mit



einem jährlichen Schlagetat von mindestens 120,000 sächs. Klaftern à 80 cub' wovon über 15,000 Kltr. hartes meist buchenes Holz ist.

In unsern Erhebungen sind nun bereits als Bezug und Versandt 1½ Mill. Ctr. Holz begriffen; bedenken wir aber daß durch eine Bahn es möglich wird Langholz zu transportiren, sowie geringere Nußhölzer, wie sie hauptsächlich in den Steinkohlengruben verbraucht werden, jetzt aber gar nicht abzusetzen sind, zu schneiden und zu versenden, und berechnen wir die Quantitäten Brennholz, die dann ihren Weg auf dieser Bahn nehmen werden, so ist eine Vermehrung des jetzigen Holzversandes um 1 Mill. Ctr. mit Gewißheit anzunehmen und es würde daraus bei einem Frachtsatz von 2 Pf. pro Meilenctr. und einer durchschnittlichen Transportweite von 7 Meilen eine Bruttoeinnahme sich ergeben von

$$3) \frac{1,000,000. 7. 2.}{300.} = 46,666 \text{ Thlr.}$$

Anderer Producte an welchen das überreiche Böhmen unendliche Quantitäten an das dieselben bedürftige sächs. Erzgebirge abgeben kann, und die bei unserm Project hauptsächlich mit in Frage kommen, sind der Kalk, der Thon, und der zu Dach- und Mauerziegeln verarbeitete Lehm. Wer die ausgezeichnete Qualität dieser Producte bei ihren billigen Preisen kennt kann nicht zweifeln, daß dieselben einen bedeutenden Ausfuhrartikel nach Sachsen bilden werden, da sie schon jetzt, wenn auch wegen der theuern Arenfracht nur in vereinzelt Transporten ihren Weg dahin finden. Kalk hauptsächlich zu Grund- und Wasserbauten von ausgezeichneter Güte, Thon an Feuerbeständigkeit dem Meißner nicht nachstehend und Ziegel, welche die unserer besten Fabriken weit übertreffen, sind, sobald sie zu billigen Preisen bezogen werden können, gewiß sehr gesuchte Artikel und da sie in ungeheuren Massen in der unmittelbaren Nähe der Bahn geliefert werden, können wir sicher einen Export von 1,000,000 Ctr. in unsere Berechnung aufnehmen. Bei einer durchschnittlichen Transportweite von 7 Meilen und dem dafür bestimmten Frachtsatz von 2¼ Pf. pr. Meilenctr. erhalten wir eine Bruttoeinnahme von

$$4) \frac{1,000,000. 7. 2\frac{1}{4}}{300.} = 52,500 \text{ Thlr.}$$

Nach den amtlichen Berichten über die Wochenmärkte der Städte Komotau, Görkau, Saaz und Brüx werden auf denselben jährlich an Getreide, Obst, Kartoffeln und Butter über eine halbe Mill. Ctr. umgesetzt. Leider waren über die Verkäufe größerer Meierhöfe, welche gewöhnlich durch Händler an Ort und Stelle abgeschlossen werden, keine bestimmten Zahlen zu erlangen, jedoch sind dieselben nach übereinstimmenden Angaben weit bedeutender als der Umsatz auf den Märkten. Wenn auch nun in unsern Erhebungen ein Export von circa 200,000 Ctr. schon enthalten ist, so können wir jedoch zweifellos noch 500,000 Ctr. incl. der bedeutenden Quantitäten von Mehl für die Verfrachtung auf unserer Bahn zuschlagen, die jetzt gezwungen sind, auf weiten Umwegen ihren Absatz zu suchen, und die bei einem Frachtsatz von



durchschnittlich 3 Pf., da viele dieser Producte den Normalfrachtsatz von 5 Pf. bezahlen, während Getreide nur 2½ Pf. geben würde und bei einer Transportlänge von 10 Meilen, da der Bedarf der anliegenden Ortschaften schon in den Erhebungen aufgenommen eine Bruttoeinnahme von

$$5) \frac{500,000 \cdot 10 \cdot 3}{300} = 50,000 \text{ Thlr.}$$

gewähren würden.

Da nun aber nachweislich sich durch Erbauung einer Eisenbahn der Gesamtverkehr einer Gegend bedeutend hebt, so müssen auch wir noch eine Steigerung bei den Artikeln, deren wir bis jetzt nicht speciell gedacht, z. B., der Baumwolle, des Bieres, Weines, Eisens zc. berechnen. Ebenso bleibt uns noch der Bedarf der Städte Komotau, Görfau und des industriereichen Rothenhaus, welchen wir in unseren Erhebungen nicht aufzunehmen vermochten, und die gezwungen sind, ihre Waaren, deren sie aus Sachsen viele bedürfen, entweder auf bedeutenden Umwegen zu beziehen oder über Raizenhain mit großen Kosten per Aye zu transportiren. Da nun diese Waaren, als: Baumwolle Material- und Colonialwaaren, Droguen zc. hauptsächlich den höhern Frachtklassen angehören, so müssen wir mindestens hierauf eine Bruttoeinnahme von

6) 50,000 Thlr.

in Rechnung bringen.

Wir erhalten also:

ad I. 194,640 Thlr.

= II. 135,000 "

= III. 46,666 "

= IV. 52,500 "

= V. 50,000 "

= VI. 50,000 "

528,806 Thlr.

ferner

ad VII. 21,152 = Zuschlag in Höhe von 4 %  
aus den Nebeneinnahmen des  
Güterverkehrs

549,958 Thlr.

Zu berechnen wäre nun noch der Ertrag der Eilfrachten, die bei einem durchschnittlichen Frachtsatz von 1 Ngr. per Meilencentner nach den statistischen Zusammenstellungen der sächs. Staatsbahnen circa 2 % der Einnahme aus dem Güterverkehr betragen mit 1½ % berechnet

VIII. 8,250 Thlr.

und wir erhalten sonach als Gesamtbruttoeinnahme aus dem Güterverkehr

558,208 Thlr.



Cap. III.

Zusammenstellung.

|                                  |                     |
|----------------------------------|---------------------|
| Einnahme aus dem Personenverkehr | Thlr. 110,000       |
| = " " Güterverkehr               | = 558,208           |
|                                  | <hr/> 668,208 Thlr. |

Bringen wir hiervon zuerst die Betriebskosten, für welche bei der einen Hälfte wie von Flöha bis Olbernhau 40 %, für die andere mit ungünstigeren Steigungen 70 % vollständig genügen werden, im Mittel mit 55 % der Bruttoeinnahme in Abzug, so erhalten wir:

|  |                     |
|--|---------------------|
|  | 668,208 Thlr.       |
|  | 367,514 =           |
|  | <hr/> 300,694 Thlr. |

Bei einem Baucapital von 5,500,000 Thlr., wie es der Aufschlag angiebt, und bei der Annahme daß davon 2,500,000 als 5 % Prioritäten verausgabt sind, während das Stammcapital 3 Mill. beträgt, müssen wir nun die Prioritätenzinsen im Betrag von 125,000 Thlr. in Abrechnung bringen, daher

|  |                     |
|--|---------------------|
|  | 300,694 Thlr.       |
|  | 125,000 =           |
|  | <hr/> 175,694 Thlr. |

welche als Nettoeinnahme verbleiben. Geben wir nun von derselben 10 % an den Reservefond ab, so bleiben

|  |                     |
|--|---------------------|
|  | 175,694 Thlr.       |
|  | 17,569 =            |
|  | <hr/> 158,125 Thlr. |

zur Verzinsung des Stammcapitals von 3 Millionen Thlr.

Sonach erhalten wir aus dem Binnenverkehr ohne allen und jeden Durchgangsverkehr zuversichtlich eine Verzinsung von

circa 5,3 %.



Zusammenstellung

der

Erhebungen

über

den jetzigen Frachtverkehr.

Tab. I. & II.



Tabelle I.

| Station.                                            | Entfernung<br>von |              | Bezug.                                     |                               |                                |                                       |                      |                                              |                                                          |
|-----------------------------------------------------|-------------------|--------------|--------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
|                                                     | Flöha             | Komo-<br>tau | II. B.2                                    | Spec.-<br>Tar.                | II. B.1                        | II. A.2                               | II. A.1              | I. A.                                        |                                                          |
|                                                     |                   |              | (Braun-,<br>Stein-<br>kohlen,<br>Torf &c.) | (rohe<br>Holzwaa-<br>ren &c.) | (Steine,<br>Kalk,<br>Thon &c.) | (Getreide<br>u. Feld-<br>früchte &c.) | (Eisen,<br>Mehl &c.) | (Baum-<br>woll-Em-<br>ballagen,<br>Salz &c.) | (Stroh,<br>Heu, Vieh-<br>Materi-<br>u. Colon-<br>W. &c.) |
| Meil.                                               | Meil.             | Ctr.         | Ctr.                                       | Ctr.                          | Ctr.                           | Ctr.                                  | Ctr.                 | Ctr.                                         |                                                          |
| <b>I. In der Richtung von Böhmen nach Sachsen.</b>  |                   |              |                                            |                               |                                |                                       |                      |                                              |                                                          |
| Hohenfichte.                                        | 1,1               | 8,6          | 16,600                                     | 10,030                        | 75,350                         | 19,200                                | —                    | —                                            | 2,500                                                    |
| Schellenberg.                                       | 1,4               | 8,2          | 52,110                                     | 84,575                        | 17,480                         | 46,150                                | 3,950                | 13,600                                       | —                                                        |
| Leubsdorf.                                          | 1,4               | 7,8          | 23,300                                     | 191,200                       | 1,300                          | 2,500                                 | 150,000              | 7,662                                        | 9,758                                                    |
| Grünhainchen.                                       | 2,6               | 7,1          | 9,925                                      | 770                           | 1,110                          | 8,620                                 | —                    | 20                                           | 1,345                                                    |
| Wünschendorf.                                       | 3,2               | 6,4          | 54,470                                     | 116,300                       | 5,550                          | 40,800                                | —                    | 3,950                                        | 1,850                                                    |
| Bockau.                                             | 4,8               | 4,9          | 70,556                                     | 87,330                        | 19,300                         | 98,479                                | 8,880                | 2,800                                        | 16,925                                                   |
| Olbernhau.                                          | 6,5               | 3,2          | 42,160                                     | —                             | —                              | 42,748                                | 6,070                | 2,236                                        | 2,390                                                    |
| <b>Summa</b>                                        |                   |              | 269,121                                    | 490,205                       | 120,090                        | 258,497                               | 168,900              | 30,268                                       | 34,768                                                   |
| <b>II. In der Richtung von Sachsen nach Böhmen.</b> |                   |              |                                            |                               |                                |                                       |                      |                                              |                                                          |
| Hohenfichte.                                        | 1,1               | 8,6          | 83,600                                     | —                             | 20,200                         | 11,836                                | 6,700                | 29,015                                       | 1,885                                                    |
| Schellenberg.                                       | 1,4               | 8,2          | 54,880                                     | —                             | 7,225                          | 760                                   | 3,355                | 10,292                                       | 5,450                                                    |
| Leubsdorf.                                          | 1,4               | 7,8          | 4,750                                      | —                             | 1,300                          | 36,400                                | 153,000              | 18,305                                       | 2,220                                                    |
| Grünhainchen.                                       | 2,6               | 7,1          | 11,185                                     | —                             | 410                            | 10,027                                | 7,206                | 5,885                                        | 13,760                                                   |
| Wünschendorf.                                       | 3,2               | 6,4          | 20,650                                     | 1,780                         | 19,400                         | 44,670                                | 4,023                | 33,115                                       | 2,649                                                    |
| Bockau.                                             | 4,8               | 4,9          | 4,020                                      | 2,400                         | 10,584                         | 22,470                                | 22,820               | 23,901                                       | 35,744                                                   |
| Olbernhau.                                          | 6,5               | 3,2          | 4,000                                      | 8,700                         | —                              | 1,880                                 | 18,007               | 1,327                                        | 1,104                                                    |
| <b>Summa</b>                                        |                   |              | 183,085                                    | 12,880                        | 59,119                         | 128,043                               | 215,201              | 121,840                                      | 62,812                                                   |

**Summa** 4,492,188 Ctr.

Tabelle I.

| Station.                                            | Entfernung<br>von |              | Verandt.                                   |                               |                                |                                                |                         |                                              |                                                          | Total-<br>Summa |
|-----------------------------------------------------|-------------------|--------------|--------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------|
|                                                     | Flöha             | Komo-<br>tau | II. B.2                                    | Spec.-<br>Tar.                | II. B.1                        | II. A.2                                        | II. A.1                 | I. A.                                        |                                                          |                 |
|                                                     |                   |              | (Braun-,<br>Stein-<br>kohlen,<br>Torf &c.) | (rohe<br>Holzwaa-<br>ren &c.) | (Steine,<br>Kalk,<br>Thon &c.) | (Getrei-<br>de und<br>Feld-<br>früchte<br>&c.) | (Eisen,<br>Mehl<br>&c.) | (Baum-<br>woll-Em-<br>ballagen,<br>Salz &c.) | (Stroh,<br>Heu, Vieh-<br>Materi-<br>u. Colon-<br>W. &c.) |                 |
| Ctr.                                                | Ctr.              | Ctr.         | Ctr.                                       | Ctr.                          | Ctr.                           | Ctr.                                           | Ctr.                    | Ctr.                                         | Ctr.                                                     |                 |
| <b>I. In der Richtung von Böhmen nach Sachsen.</b>  |                   |              |                                            |                               |                                |                                                |                         |                                              |                                                          |                 |
| Hohenfichte.                                        | 1,1               | 8,6          | 16,600                                     | 10,030                        | 75,350                         | 19,200                                         | —                       | —                                            | 2,500                                                    | 123,680         |
| Schellenberg.                                       | 1,4               | 8,2          | 52,110                                     | 84,575                        | 17,480                         | 46,150                                         | 3,950                   | 13,600                                       | —                                                        | 217,865         |
| Leubsdorf.                                          | 1,4               | 7,8          | 23,300                                     | 191,200                       | 1,300                          | 2,500                                          | 150,000                 | 7,662                                        | 9,758                                                    | 385,720         |
| Grünhainchen.                                       | 2,6               | 7,1          | 9,925                                      | 770                           | 1,110                          | 8,620                                          | —                       | 20                                           | 1,345                                                    | 21,790          |
| Wünschendorf.                                       | 3,2               | 6,4          | 54,470                                     | 116,300                       | 5,550                          | 40,800                                         | —                       | 3,950                                        | 1,850                                                    | 222,920         |
| Bockau.                                             | 4,8               | 4,9          | 70,556                                     | 87,330                        | 19,300                         | 98,479                                         | 8,880                   | 2,800                                        | 16,925                                                   | 304,270         |
| Olbernhau.                                          | 6,5               | 3,2          | 42,160                                     | —                             | —                              | 42,748                                         | 6,070                   | 2,236                                        | 2,390                                                    | 95,604          |
| <b>Summa</b>                                        |                   |              | 269,121                                    | 490,205                       | 120,090                        | 258,497                                        | 168,900                 | 30,268                                       | 34,768                                                   | 1,371,849       |
| <b>II. In der Richtung von Sachsen nach Böhmen.</b> |                   |              |                                            |                               |                                |                                                |                         |                                              |                                                          |                 |
| Hohenfichte.                                        | 1,1               | 8,6          | 83,600                                     | —                             | 20,200                         | 11,836                                         | 6,700                   | 29,015                                       | 1,885                                                    | 153,236         |
| Schellenberg.                                       | 1,4               | 8,2          | 54,880                                     | —                             | 7,225                          | 760                                            | 3,355                   | 10,292                                       | 5,450                                                    | 81,962          |
| Leubsdorf.                                          | 1,4               | 7,8          | 4,750                                      | —                             | 1,300                          | 36,400                                         | 153,000                 | 18,305                                       | 2,220                                                    | 215,975         |
| Grünhainchen.                                       | 2,6               | 7,1          | 11,185                                     | —                             | 410                            | 10,027                                         | 7,206                   | 5,885                                        | 13,760                                                   | 48,473          |
| Wünschendorf.                                       | 3,2               | 6,4          | 20,650                                     | 1,780                         | 19,400                         | 44,670                                         | 4,023                   | 33,115                                       | 2,649                                                    | 126,287         |
| Bockau.                                             | 4,8               | 4,9          | 4,020                                      | 2,400                         | 10,584                         | 22,470                                         | 22,820                  | 23,901                                       | 35,744                                                   | 121,939         |
| Olbernhau.                                          | 6,5               | 3,2          | 4,000                                      | 8,700                         | —                              | 1,880                                          | 18,007                  | 1,327                                        | 1,104                                                    | 35,108          |
| <b>Summa</b>                                        |                   |              | 183,085                                    | 12,880                        | 59,119                         | 128,043                                        | 215,201                 | 121,840                                      | 62,812                                                   | 782,980         |

**Summa** 4,492,188 Ctr.



### Tabelle II.

| Station.      | Bezug.                                                |                                                |                                           |                                                  |                                 |                                                         |                                                                    | Summa     |
|---------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------|
|               | II. B.2<br>(Braun-,<br>Stein-<br>kohlen,<br>Torf zc.) | Spec-<br>Tar.<br>(rohe<br>Holzmaa-<br>ren zc.) | II. B.1<br>(Steine,<br>Kalk,<br>Thon zc.) | II. A.2<br>(Getreide<br>u. Feld-<br>früchte zc.) | II. A.2<br>(Eisen,<br>Mehl zc.) | II. A.1<br>(Baum-<br>woll-Em-<br>ballagen,<br>Salz zc.) | I. A.<br>(Stroh,<br>Heu, Vieh-<br>Materl.,<br>u. Colon-<br>W. zc.) |           |
|               | M.-Ctr.                                               | M.-Ctr.                                        | M.-Ctr.                                   | M.-Ctr.                                          | M.-Ctr.                         | M.-Ctr.                                                 | M.-Ctr.                                                            | M.-Ctr.   |
|               | <b>I. In der Richtung von</b>                         |                                                |                                           |                                                  |                                 |                                                         |                                                                    |           |
| Hohenfichte.  | 142,760                                               | 86,258                                         | 648,010                                   | 165,120                                          | —                               | —                                                       | 21,500                                                             | 1,063,648 |
| Schellenberg. |                                                       |                                                |                                           |                                                  |                                 |                                                         |                                                                    |           |
| Leubsdorf.    | 432,513                                               | 701,972                                        | 145,084                                   | 383,045                                          | 32,785                          | 112,880                                                 | —                                                                  | 1,808,279 |
| Grünhainchen. | 181,740                                               | 1,491,360                                      | 10,140                                    | 19,500                                           | 1,170,000                       | 59,763                                                  | 76,112                                                             | 3,008,616 |
| Wünschendorf. | 70,467                                                | 5,467                                          | 7,881                                     | 61,202                                           | —                               | 142                                                     | 9,549                                                              | 154,709   |
| Bockau.       | 348,608                                               | 744,320                                        | 35,520                                    | 261,120                                          | —                               | 25,280                                                  | 11,840                                                             | 1,426,688 |
| Olbernhau.    | 345,724                                               | 427,917                                        | 94,570                                    | 482,547                                          | 43,512                          | 13,720                                                  | 82,932                                                             | 1,490,923 |
| Kallich.      | 134,912                                               | —                                              | —                                         | 136,793                                          | 19,424                          | 7,155                                                   | 7,648                                                              | 305,932   |
| Summa         | 1,656,724                                             | 3,457,294                                      | 941,205                                   | 1,509,327                                        | 1,265,721                       | 218,940                                                 | 309,582                                                            | 9,258,796 |
|               | <b>II. In der Richtung von</b>                        |                                                |                                           |                                                  |                                 |                                                         |                                                                    |           |
| Hohenfichte.  | 91,960                                                | —                                              | 22,220                                    | 13,019                                           | 7,370                           | 31,916                                                  | 2,073                                                              | 168,559   |
| Schellenberg. |                                                       |                                                |                                           |                                                  |                                 |                                                         |                                                                    |           |
| Leubsdorf.    | 76,832                                                | —                                              | 10,115                                    | 1,064                                            | 4,697                           | 14,408                                                  | 7,630                                                              | 114,746   |
| Grünhainchen. | 9,025                                                 | —                                              | 2,470                                     | 69,160                                           | 290,700                         | 34,779                                                  | 4,218                                                              | 410,352   |
| Wünschendorf. | 29,081                                                | —                                              | 1,066                                     | 26,070                                           | 18,735                          | 15,301                                                  | 35,776                                                             | 126,029   |
| Bockau.       | 68,145                                                | 5,874                                          | 64,020                                    | 147,411                                          | 13,275                          | 109,279                                                 | 8,741                                                              | 416,747   |
| Olbernhau.    | 19,296                                                | 11,520                                         | 50,800                                    | 107,856                                          | 109,536                         | 114,724                                                 | 171,571                                                            | 585,307   |
| Kallich.      | 26,000                                                | 56,550                                         | —                                         | 12,220                                           | 117,630                         | 8,625                                                   | 7,176                                                              | 228,202   |
| Summa         | 320,339                                               | 73,944                                         | 150,694                                   | 376,800                                          | 561,945                         | 329,035                                                 | 237,186                                                            | 2,049,945 |

Summa

### Tabelle II.

| Station. | Versandt.                                             |                                                |                                           |                                                        |                                 |                                                         |                                                                    | Summa     | Total-<br>Summa |
|----------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------|
|          | II. B.2<br>(Braun-,<br>Stein-<br>kohlen,<br>Torf zc.) | Spec-<br>Tar.<br>(rohe<br>Holzmaa-<br>ren zc.) | II. B.1<br>(Steine,<br>Kalk,<br>Thon zc.) | II. A.2<br>(Getrei-<br>de und<br>Feld-<br>früchte zc.) | II. A.2<br>(Eisen,<br>Mehl zc.) | II. A.1<br>(Baum-<br>woll-Em-<br>ballagen,<br>Salz zc.) | I. A.<br>(Stroh,<br>Heu, Vieh-<br>Materl.,<br>u. Colon-<br>W. zc.) |           |                 |
|          | M.-Ctr.                                               | M.-Ctr.                                        | M.-Ctr.                                   | M.-Ctr.                                                | M.-Ctr.                         | M.-Ctr.                                                 | M.-Ctr.                                                            | M.-Ctr.   |                 |
|          | <b>Böhmen nach Sachsen.</b>                           |                                                |                                           |                                                        |                                 |                                                         |                                                                    |           |                 |
|          |                                                       | 4,950                                          | —                                         | 1,320                                                  | 4,804                           | 22,000                                                  | —                                                                  | 33,074    | 1,096,722       |
|          | 140,000                                               | 85,470                                         | —                                         | 33,005                                                 | 43,400                          | 10,822                                                  | 18,375                                                             | 331,072   | 2,139,351       |
|          | 9,500                                                 | 71,250                                         | —                                         | 21,470                                                 | 50,825                          | 60,610                                                  | 63,881                                                             | 277,536   | 3,286,152       |
|          | —                                                     | 15,392                                         | 114,400                                   | 9,503                                                  | 8,840                           | 8,403                                                   | 9,568                                                              | 166,106   | 320,815         |
|          | 33,000                                                | 392,865                                        | —                                         | 63,525                                                 | 29,700                          | 165,382                                                 | 23,001                                                             | 707,473   | 2,134,161       |
|          | 86,496                                                | 2,970,144                                      | 148,704                                   | 86,400                                                 | 11,568                          | 193,502                                                 | 627,585                                                            | 4,124,400 | 5,625,323       |
|          | —                                                     | 992,615                                        | 1,950                                     | —                                                      | 650                             | 12,486                                                  | 205,595                                                            | 1,213,296 | 1,509,229       |
|          | 268,396                                               | 4,532,686                                      | 265,054                                   | 215,223                                                | 149,787                         | 473,206                                                 | 948,006                                                            | 6,852,960 | 16,111,756      |
|          | <b>Sachsen nach Böhmen.</b>                           |                                                |                                           |                                                        |                                 |                                                         |                                                                    |           |                 |
|          | —                                                     | —                                              | —                                         | 28,810                                                 | —                               | 67,510                                                  | —                                                                  | 96,320    | 264,879         |
|          | 830,000                                               | —                                              | 3,444,500                                 | 25,564                                                 | —                               | 84,404                                                  | 415                                                                | 4,384,973 | 4,499,719       |
|          | —                                                     | —                                              | —                                         | —                                                      | —                               | —                                                       | —                                                                  | —         | 410,352         |
|          | 3,195                                                 | —                                              | —                                         | —                                                      | —                               | 497                                                     | 738                                                                | 4,430     | 130,460         |
|          | —                                                     | —                                              | 128,000                                   | 13,120                                                 | 48,000                          | 2,560                                                   | 384                                                                | 192,064   | 608,811         |
|          | —                                                     | —                                              | —                                         | —                                                      | —                               | 13,087                                                  | 43,953                                                             | 57,040    | 642,348         |
|          | —                                                     | —                                              | —                                         | —                                                      | 7,008                           | 52,800                                                  | 256                                                                | 60,064    | 288,266         |
|          | 833,195                                               | —                                              | 3,572,500                                 | 67,494                                                 | 55,008                          | 229,948                                                 | 45,746                                                             | 4,794,892 | 6,844,857       |

22,956,593 Meilencentner.



# Tabella Mollata

| Catal. Nummer | Gestaltung |                |          |           |            |           |
|---------------|------------|----------------|----------|-----------|------------|-----------|
|               | Summe      | I. A. (Einzel) | H. A. I. | H. A. II. | H. A. III. | H. A. IV. |
| 1.000.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 2.130.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 3.200.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 4.300.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 5.400.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 6.500.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 7.600.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 8.700.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 9.800.000     | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 10.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 12.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 13.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 14.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 15.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 16.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 17.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 18.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 19.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 20.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 21.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 23.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 24.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 25.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 26.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 27.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 28.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 29.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 30.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 31.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 32.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 34.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 35.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 36.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 37.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 38.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 39.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 40.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 41.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 42.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 43.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 45.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 46.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 47.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 48.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 49.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 50.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 51.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 52.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 53.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 54.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 56.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 57.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 58.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 59.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 60.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 61.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 62.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 63.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 64.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 65.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 67.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 68.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 69.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 70.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 71.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 72.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 73.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 74.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 75.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 76.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 78.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 79.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 80.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 81.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 82.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 83.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 84.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 85.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 86.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 87.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 89.000.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 90.100.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 91.200.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 92.300.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 93.400.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 94.500.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 95.600.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 96.700.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 97.800.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 98.900.000    | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |
| 100.000.000   | ...        | ...            | ...      | ...       | ...        | ...       |

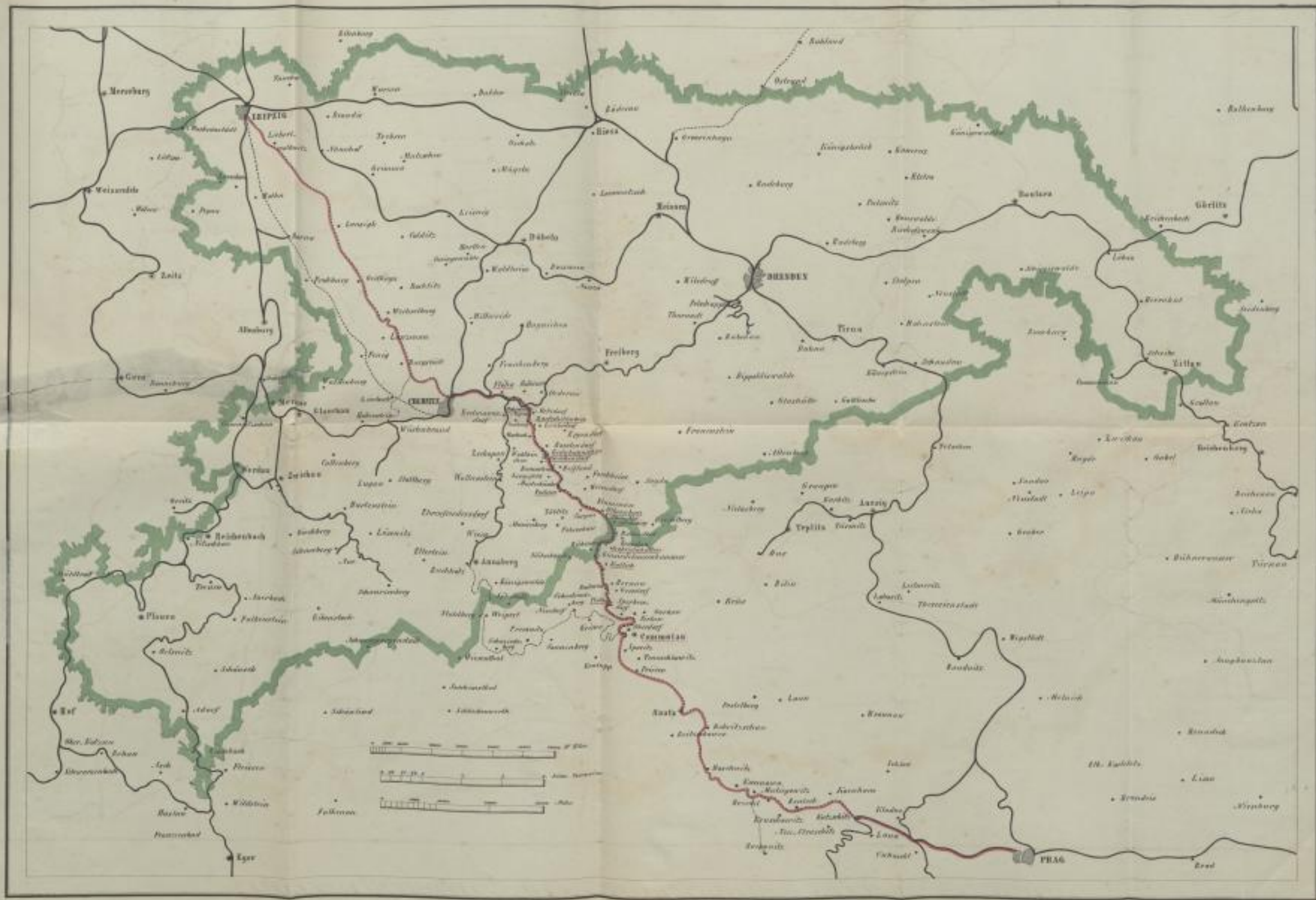
Stadtbibliothek Chemnitz



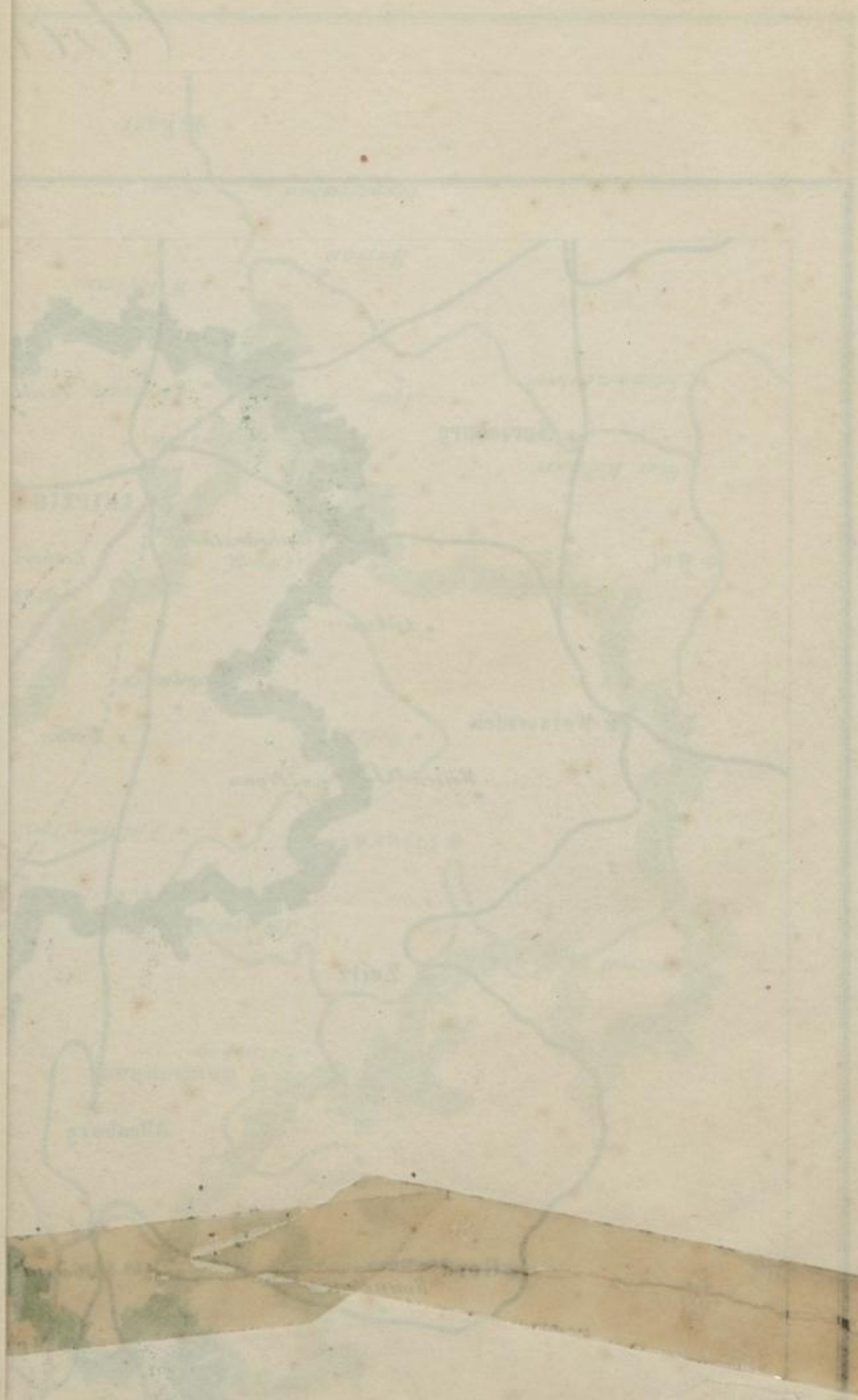
A 196513 6



# Übersichtskarte der sächsischen Eisen-Bahnen.















31



# Rentabilitätsmomente

einer

## Flöhathal-Eisenbahn von Chemnitz nach Olbernhau.

Es liegen der dermaligen hohen Ständeversammlung des Königreichs Sachsen mehrere Eisenbahnprojecte, die für das sächsische Erzgebirge in Vorschlag gebracht worden, zur Beschlußfassung vor. Da die Vortheile, welche eine Flöhathal-Eisenbahn von Chemnitz nach Olbernhau unbezweifelt gewähren würde und gewähren muß, wie von keinen andern der vorgeschlagenen Eisenbahnbaue zu erwarten steht, noch bei weitem nicht so, wie zu wünschen, in der Deffentlichkeit bekannt sind, so dürfte es wünschenswerth erscheinen, rücksichtlich der Rentabilität einer Flöhathal-Eisenbahn Nachstehendes noch der Deffentlichkeit zu übergeben.

Es werden nämlich jetzt alljährlich an Hölzern geschlagen: 7960 Klaftern hartes  $\frac{3}{4}$  elliges Holz 1140 Klaftern hartes Stockholz und 2240 Schock hartes Reißig im Forstbezirke Marienberg; ferner 1000 Klaftern mindestens, hartes Holz auf dem Einsiedler Revier zum Forstbezirk Bärenfels gehörig.

Werden nun von dem im Marienberger Forstbezirk zu schlagenden 7960 Klaftern gegenwärtig nur 1130 Klaftern als Rugholz verwerthet, und nimmt man dasselbe Verhältniß im Einsiedler Forstreviere an, so stellen sich bei einem jährlichen Umsage von circa 9000 Klaftern harten Holzes bei erleichterten Transportmitteln durch Herstellung einer Bahn folgende Vortheile heraus.

Von jenen 9000 Klaftern würden 50 pro Cent zu Rugholz verwendet werden können, also mindestens 3000 Klaftern hartes Rugholz mehr gewonnen, als jetzt. Hierdurch würden nach den jetzigen Preisverhältnissen ein Mehrbetrag von 4 Thlr. pro Klafter, also eine jährliche Preiserhöhung von 12,000 Thalern erzielt.

Allein bei der beispiellos niedrigen Holzstare in hiesiger Gegend würde durch die ermöglichte, resp. erleichterte Ausführung dieser Hölzer ganz bestimmt auch die Klafter hartes Brennholz um 2 Thlr., der Kubikfuß hartes Rugholz mindestens um  $1\frac{1}{2}$  Ngr. im Preise steigen, so daß die abzugebenden 4500 Klaftern Brennholz eine Mehreinnahme von 9000 Thalern, die abzugebenden 4500 Klaftern Rugholz eine Mehreinnahme von 18,000 Thalern in Aussicht stellen.

Allein durch die erhöhte Verwerthung des harten Holzes würde also für die hiesigen Staatsforsten alsbald ein jährlicher Mehrertrag von mindestens 39,000 Thalern erlangt werden; abgesehen davon, daß sich mit der Zeit die Verwendung des harten Holzes als Rugholz bis zu  $\frac{3}{4}$  steigern, auch die Preiserhöhungen mehr und mehr zunehmen würden.

Ferner werden im Marienberger Forstbezirke gegenwärtig folgende weiche Hölzer jährlich geschlagen und abgegeben: 32,640 Klaftern  $\frac{3}{4}$  elliges Holz, wovon 15,620 Klaftern Rugholz und 17,020 Klaftern Brennholz; ferner 13,480 Klaftern Stockholz und 14,360 Schock Reißig. Hierzu dürften vom Einsiedler Forstrevier im Bärenfelder Forstbezirke mindestens noch 3000 Klaftern kommen.

Es werden also aus Staatswäldungen gegenwärtig in hiesiger Gegend mindestens jährlich 35,000 Klaftern weiches Holz abgegeben. Nimmt man nun nur an, daß bei der Ermöglichung der Versendung mittelst Eisenbahn 9000 Klaftern mehr alljährlich als Rugholz zu verwenden sind, als zeither, so beträgt die sich nach dem Preisunterschiede dann ergebende Differenz 3 Thlr. pro Klafter, mithin eine jährliche Mehreinnahme von 27,000 Thalern. Das dann mit mindestens 25,000 Klaftern jährlich abzugebende weiche Rugholz soll nur um 1 Ngr. der Kubikfuß, also die Klafter um 2 Thlr. 20 Ngr. steigen, so ergibt sich dadurch wieder eine jährliche Mehreinnahme von 66,666 Thlr. 20 Ngr., wozu noch die Erhöhung der Preise des weichen Brennholzes mit nur 1 Thlr. für die Klafter berechnet, mithin von 10,000 Klaftern eine jährliche Mehreinnahme von 10,000 Thalern kommt. Es stellt sich daher durch die erhöhte Verwerthung des weichen Holzes in Folge einer Eisenbahnverbindung eine Erhöhung des Ertrags der hiesigen Staatswäldungen von jährlich 103,666 Thlr. 20 Ngr. heraus.

Die Vortheile, welche mithin den Staatswäldungen hiesiger Gegend allein durch eine Eisenbahnverbindung erwachsen würden, sind daher mit jährlich 142,666 Thlr. 20 Ngr. durchaus nicht zu hoch berechnet, denn zunächst werden Sachkundige zugestehen, daß bei Aufstellung dieser Berechnung nur die sofort und unbedingt eintretenden Vortheile veranschlagt worden sind.

Die Preiserhöhung des Stockholzes und Reißigs ist dabei gar nicht berechnet worden.

Auch sind die durch die nothwendig eintretenden Preiserhöhungen und umfanglicheren Rugholzverwendungen dem weiter unten gelegenen Zschopauer Forstbezirke erwachsenden, wenn auch nicht so beträchtlichen Mehreinnahmen hierbei noch gar nicht mit veranschlagt.

Es wird sich hieraus ergeben, daß die Behauptung keineswegs zu kühn war, daß sich die Verwendung eines Anlage-Capitals von circa drei Millionen Thalern auf eine Flöhathal-Zweigeisenbahn allein durch die Mehreinnahmen rechtfertigen lasse, welche dadurch den im obersten Erzgebirge gelegenen Staatswäldungen in Aussicht stehen und den Werth dieser Wäldungen allein, wie nachgewiesen worden ist, um mehr als drei Millionen erhöhen.

Allein die zu erwartenden Holzfrachten, incl. Torf und böhmischer Braunkohle, wie solche von uns bereits auf jährlich 3 Millionen Centner berechnet worden, würden demnächst, den Centner nur zu 2 Ngr. berechnet, eine sichere Rente von 200,000 Thaler gewähren.

Von derartigen Vortheilen kann nun freilich bei einer Annaberg-Chemnitzer Bahn nicht die Rede sein, wie sich solches schon daraus ergibt, daß in Annaberg die Klafter hartes Holz mit 7 Thlr. 15 Ngr., die Klafter weiches mit 5 Thlr. 15 Ngr.



bezahlt wird, während in hiesiger Gegend folgende Forsttaxen bestehen, als: 3 Thlr. für die Klafter weiches Scheitholz; 2 Thlr. 16 Ngr. für die Klafter weiches Klöppelholz; 2 Thlr. für die Klafter weiches Klöppelholz geringerer Qualität; 3 Thlr. 22 Ngr. für die Klafter hartes Scheitholz; 2 Thlr. 24 Ngr. für die Klafter hartes Saackholz und für die Nughölzer: 2 Ngr. 2 Pf. bis 3 Ngr. für den Kubikfuß weichen und 2 Ngr. 8 Pf. bis 3 Ngr. 6 Pf. für den Kubikfuß harten Nugholzes.

Freilich hat das Annaberger Eisenbahn-Comité nach der Industrie-, Bergbau- und Forstkarte den Bahnrayon der projectirten Chemnitz-Annaberger Bahn so weit erstreckt, daß es den Anschein gewinnt, als könnte ein Theil der hiesigen Waldungen auch von jener Bahn Nutzen ziehen. Allein dies ist rein illusorisch.

Es nimmt sich zwar Alles auf jener Karte, auf welcher die die hiesige Gegend von jener Bahnlinie trennenden steilen Berge und tiefen Thäler und Schluchten natürlich nicht eingezeichnet sind, recht hübsch aus; allein so viel ist gewiß, daß eben wegen den zu passirenden steilen Höhen jene, von der nächsten Grenze des Forstbezirks Marienberg noch über vier Stunden entfernte Bahn, den hiesigen von uns genannten Forsten auch nicht den geringsten Vortheil bieten kann und wird, während zu dem Bahnbereiche der projectirten Flöhathalbahn durch die bereits beabsichtigte Verlängerung des den ganzen Marienberger Forstbezirk bereits bis Kühnhaide durchschneidenden sogenannten Königswegs auch die entferntesten Reviere des Marienberger Forstbezirks herangezogen werden würden.

Die Formation der das Flöhathal vom Zschopauthale trennenden Gebirge läßt denn auch den auf der obbezogenen Annaberger Bahnkarte dargestellten Bahnrayon mindestens um zwei Drittheile zu weit erscheinen, da hierzu Orte und Etablissements gezogen worden sind, bei denen nach der natürlichen Lage derselben von einer Communication mit jener Gegend gar nicht die Rede sein kann.

So reduciren sich dem der Gegend Kundigen die 110 Baumwollen- und andern Spinnereien des Annaberg-Chemnitzer Bahnrayons auf 40—45.

Noch viel differirender aber gestaltet sich natürlich das Verhältniß der demselben wirklich zugehörigen Bret- und Mahlmühlen.

Auch lehrt ein Blick auf die Landkarte, daß in dem weit bevölkerten Flöhathale im Gegensatz zu den im und am Zschopauthale gelegenen Ortschaften einer Flöhathalbahn ein ganz anderer Personenverkehr in Aussicht steht, als einer Zschopauthalbahn.

Ohne die angrenzenden böhmischen Ortschaften schließen sich an die Flöhathalbahnlinie die Gerichtsbezirke:

|                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| Sayda             | mit 23,650 Einwohnern, |
| Zöblitz           | • 13,071 •             |
| Lengfeld          | • 11,601 •             |
| Augustsburg       | • 21,855 •             |
| und Dederan       | • 10,656 •             |
| 80,833 Einwohner. |                        |

Nimmt man nach den gemachten Erfahrungen an, daß einer Bahn von jedem Anwohnenden durchschnittlich alljährlich 18 Ngr. zufließen, so steht der Flöhathalbahn durch den zu hoffenden Personenverkehr eine jährliche Einnahme von circa 48,000 Thlrn. in Aussicht.

Hierzu kommen noch an wenigstens 100,000 Thaler Einkommen von über Einer Million Centner ganzer Linie Getreide-, Handelsgüter- und andere Industrieerfrachten, welche Summe mit Rücksicht auf die größere Schwere der in die letztgedachte Kategorie gehöriger Gegenstände mit Gewißheit und eher höher als niedriger anzunehmen ist.

Hiernach läßt sich nun ein Einkommen von einer Flöhathalbahn von Chemnitz nach Olbernhau berechnen, wie folgt:

|                                 |                                                            |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 48,000 Thlr. — Ngr. — Pf.       | Passantenfahrgeld,                                         |
| 200,000 • — • — •               | Holz-, Torf- und Kohlenfrachten,                           |
| 100,000 • — • — •               | Getreide-, Handelsgüter- und Industrieerfrachten.          |
| 348,000 Thlr. — Ngr. — Pf.      | Hierzu                                                     |
| 142,666 • 20 • — •              | Mehreinnahme für Hölzer aus den hiesigen Staats-Waldungen. |
| 490,666 Thlr. 20 Ngr. — Pf. Sa. |                                                            |

Werden sich nun die Kosten der Erbauung einer Flöhathalbahn durch die in Aussicht stehende Fortsetzung der Dresden-Freiburger Bahnlinie bis nach Chemnitz und den Anschluß der Flöhathalbahn an diese bedeutend vermindern, so läßt sich zumal bei den ganz unbedeutenden Terrainschwierigkeiten im Flöhathale und bei der niedrigen Lage Olbernhau's im Vergleich zu Annaberg und den dadurch bedingten Steigungsverhältnissen mit Recht annehmen, daß die Kosten einer Zschopauthalbahn zwischen Annaberg und Chemnitz vollkommen ausreichen würden, neben einer Annaberg-Schwarzenberger auch noch eine Olbernhau-Chemnitzer Flöhathalbahn zu bauen, welche mitten in das Herz der bedeutendsten Staatswaldungen führend, allein durch die diesen dadurch gebotene Mehreinnahme eine sichere Rente für alle Zeiten in Aussicht stellt, während dieselben Vortheile den in der Annaberger Gegend liegenden Waldungen durch eine Annaberg-Schwarzenberger Bahn gewährt werden können.

Hierzu kommt, daß der hauptsächlichste Verkehr Annabergs nicht mit Chemnitz, sondern mit Leipzig stattfindet, zu dessen lebhaften Unterhaltung also eine Annaberg-Schwarzenberger Bahn ebenso förderlich sein würde, als eine Annaberg-Chemnitzer.

Diese Skizzen gründen sich auf genaue Erörterungen aller einschlagenden Verhältnisse und es läßt sich aus nationalökonomischen Rücksichten wohl der allgemeine Wunsch rechtfertigen, daß von mehreren in Frage befangenen Eisenbahnen mit dem Baue derjenigen Eisenbahn vor allen Dingen und zuerst begonnen werde, welche die sicherste und größte Rentabilität in Aussicht stellt, und daß, wenn diese hergestellt worden, dann erst mit dem Baue der andern Bahnen angefangen werde, von denen eine Rentabilität entweder gar nicht, oder wenigstens nicht in dem Umfange, wie bei der zuerst gedachten Bahn, zu erwarten steht.