

jedoch davon, daß andererseits jene Industrie die Würschniger Kohle mit Vortheil verwenden würde und daß überdies die erstere in neuerer Zeit ihr Hauptaugenmerk auf die böhmische Braunkohle gerichtet hat, ist hiermit auch die Aufzählung der Vortheile, welche das Schwarzenberger Bahnproject im Vergleich zu dem Chemnitzer darbietet, geschlossen.

Im Allgemeinen lehrt ein Blick auf die Landkarte, daß, nachdem durch Ausführung der Zwickau-Schwarzenberger Bahn mit ihrem Anschlusse nach Neustädtel und Schneeberg die Vortheile des Eisenbahnverkehrs mehr den westlichen Theilen des Obergebirges zugewendet worden sind, es gegenwärtig darauf ankommt, jene Vortheile so weit als möglich gegen Osten auszudehnen. Das Schwarzenberger Project nun kann dem Bedürfnisse des Obergebirges nur in westlicher und nordwestlicher Richtung und auch diesem nur in Ansehung der Stadt Annaberg und deren näherer Umgebung, keineswegs aber dem gewerbreichen Landestheile zwischen Annaberg und Chemnitz und der Industrie des Zschopauthales, sowie weiter östlich der des Flöhathales dienen. Insbesondere würde dabei für die Verbindung von Annaberg u. mit Chemnitz und Dresden eine Verkehrserleichterung durchaus nicht herbeigeführt, nicht einmal dem Landtransporte zwischen Annaberg und Chemnitz eine Concurrenz geschaffen werden, da die Entfernung von Annaberg über Schwarzenberg und Zwickau nach Chemnitz nicht weniger als 14,95 Meilen und z. B. der Eisenbahnnormalfrachtsatz 77 Pfennige pro Centner betragen würde, während die Entfernung zwischen Annaberg und Chemnitz auf der Chaussee nur ungefähr 5 Meilen und das Fuhrlohn gegenwärtig 60 bis 70 Pfennige beträgt. Daß aber für die Industrie des östlichen Obergebirges eine Verbindung mit Chemnitz gerade von besonderem Interesse, jedenfalls von wesentlicherer Bedeutung ist, als eine solche mit Schwarzenberg, liegt in der Natur der Sache.

Im Allgemeinen kann ein Zweifel darüber nicht stattfinden, daß die Gegend, welche eine Chemnitz-Annaberg-Bahnlinie durchschneiden würde, von größerer industrieller Bedeutung ist, als diejenige zwischen Annaberg und Schwarzenberg. Ist dies an sich schon für Jeden klar, der diese Gegenden kennt, so wird es auch durch bekannte statistische Angaben, wie durch die amtlichen Aufnahmen für die Gewerbesteuerkataster belegt; auch hat sich der Eisenbahncomité zu Annaberg mit Erfolg bemüht, diese Thatsache noch durch eine von ihm veröffentlichte „Industrie-, Bergbau- und Forstkarte des östlichen Obergebirges“ zu veranschaulichen.

In der That lassen sich nur wenige Gegenden Sachsens in Bezug auf Mannigfaltigkeit und Umfang der Gewerbsthätigkeit den Städten Annaberg und Buchholz und ihren Umgebungen, sowie dem Landstriche zwischen diesen Städten und Chemnitz an die Seite stellen, wo zahlreiche Woll- und Baumwollspinnereien, von zum Theil bedeutendstem Umfange, Woll-, Baumwoll- und Seidenwebereien, Zündrequisiten u. s. w., sowie die weitverbreitete meist als Hausindustrie betriebene Fabrikation von Posamenterie- und Holzwaaren aller Art u. A. m., endlich die einer großen Ausdehnung fähige Flachindustrie, nächst dem Betriebe des Bergbaues und der Kalkwerke, in theils langgewohntem Betriebe, theils in rascher Entwicklung begriffen sind. Hierzu kommt noch, daß der hier fragliche Landestheil in seinen reichhaltigen, der Bahnrichtung folgenden Wasserläufen die Elemente eines noch weiteren gewerblichen

Aufschwunges in hohem Grade besitzt und es ist daher eben so erklärlich, als es nicht wohl unbeachtet bleiben kann, daß sich die Bewohner der von einer Eisenbahnverbindung näher oder ferner berührten Orte, insbesondere aber die Vertreter der Industrie wie des Capitals in weit überwiegender Zahl für die Ausführung einer Eisenbahn in der Richtung auf Chemnitz ausgesprochen haben und daß selbst in denjenigen Eingaben, welche eine Eisenbahnverbindung von Annaberg mit Schwarzenberg befürworteten, die letztere immer nur als das leichter und früher Erreichbare, keineswegs aber als das dem Bedürfnisse allseitig Genügende bezeichnet und dabei fortwährend auf die Herstellung einer Chemnitz-Annaberg-Bahn, als eine dringende Nothwendigkeit für die Erhaltung und Förderung der dortigen Gewerbsthätigkeit, hingewiesen wurde.

Eine Eisenbahnlinie Chemnitz-Annaberg bietet aber in der Hauptsache und abgesehen von streckenweisen Varianten, wiederum die Wahl zwischen zwei abweichenden Richtungen, die eine, welche die westlich des Zschopauflusses gelegenen Höhen überschreitet, über Thum und Ehrenfriedersdorf und eine zweite, welche sich, dem Laufe der Zschopau folgend, im Thale hinzieht. Auch in Bezug auf die hier fraglichen beiden Bahnrichtungen ist zunächst der Gesichtspunkt der allgemeinen Verkehrsinteressen in's Auge zu fassen, von diesem aus betrachtet aber der zuletzt gedachten, als der Thallinie zu bezeichnenden Richtung unzweifelhaft der Vorzug einzuräumen, da, abgesehen davon, daß diese Linie bedeutenderen Orten, wie Zschopau und Wolkenstein u. a. sich ansehnlich mehr nähert, als jene Berglinie, alle diejenigen Momente, welche als für die Linie Annaberg-Chemnitz, gegenüber der Linie Annaberg, Schwarzenberg, in's Gewicht fallend oben angedeutet worden, vorzugsweise von der Richtung der Bahn durch das Zschopauthal gelten, in welchem sich die dort erwähnten Fabriktablissements in überwiegender Zahl ausgebreitet haben und eine weitere Entfaltung der Industrie durch vermehrte Benutzung der Wasserkräfte vornehmlich gefördert wird.

Hat sich hiernach die Erwägung über den Eisenbahnanschluß des östlichen Obergebirges vom Gesichtspunkte der allgemeinen Verkehrsinteressen aus entschieden einem Anschlusse von Annaberg bei Chemnitz und zwar hier in der Richtung des Zschopauthales zuneigen müssen, so sind doch dessenungeachtet die sich hierbei anbietenden drei Hauptrichtungen, nämlich die Linie Annaberg-Schwarzenberg und die Linie Annaberg-Chemnitz einerseits über Thum und Ehrenfriedersdorf, andererseits durch das Zschopauthal der speciellen Erörterung und Bearbeitung unterzogen worden, deren wesentliche Ergebnisse nunmehr bei Beleuchtung der finanziellen Seite des in Rede stehenden Eisenbahnunternehmens in Betracht zu ziehen sind.

Die Projectirung und Veranschlagung der vorgenannten Bahnlinien ist im Unter- und Oberbau auf ein Gleis bemessen, wie man sich da, wo es mit den Verkehrsbedürfnissen irgend vereinbar erscheint, namentlich in Gebirgsgegenden, wo die Herstellung der Bahn für zwei Gleise in der Regel einen verhältnißmäßig noch weit höheren Mehraufwand als auf flachem Terrain verursacht, möglichst auf ein Gleis zu beschränken hat.

Die Bahnlinie

I.

Annaberg-Schwarzenberg
hat eine Länge von
88,792 Fuß = 3,353 Meilen