

Die allgemeine Lage.

Wenn wir uns den Zustand um 1100⁴ vergegenwärtigen, so finden wir das mittelsächsische Bergland, das Erzgebirge, das Elbsandsteingebirge und die Oberlausitz noch nicht besiedelt. Bewohnt war allein das sächsische Tiefland bis zur Linie Rochlitz—Meißen und der schmale Tieflandskeil über Altenburg nach Zwickau. Die alte Reichsstraße Erfurt—Leipzig—Strehla—Bautzen verband die Gebiete miteinander. Altenburg und Zwickau wurden von einem nach Böhmen führenden Steig berührt. Es lag keine Notwendigkeit vor, gleichlaufend zur Tieflandsstraße eine zweite Verbindung durch das gebirgige und unbewohnte Gebiet zu treiben, wobei bisher noch nicht beachtet wurde, daß diese Straße zwischen Plauen und Dresden unter den damaligen Umständen für den Fuhrverkehr eine verkehrsgeographische Unmöglichkeit war, was zunächst dargelegt werden soll.

Die verkehrsgeographische Unmöglichkeit.

An steilwandigen Flüssen, die kurz vor der Einmündung in Talauen besonders wasserreich sind, waren zu überwinden: Elster, Göltzsch, Zwickauer Mulde, Chemnitz, Flöha, Zschopau, Striegis, Freiburger Mulde. Bei Zwickau, Chemnitz, Flöha und zwischen Tharandt und Dresden waren Sumpfgebiete zu überwinden. Handelswege vermieden sonst grundsätzlich steilwandige Gebirgsflüsse.

An Höhenunterschieden, die oft auf kürzesten Strecken bewältigt werden mußten, seien genannt: Vogtland (400 m), Elstertal (280 m), Jocketa (380 m), Göltzsch (280 m), Reichenbach (400 m), Zwickauer Mulde (280 m), Höhe bei Pöhlau (385 m), Zschockenberg (400 m), Heidelberg (485 m), Kohlenbecken bis Leukersdorf, Chemnitzau (295 m), Zeisigwald (370 m), Eubaer Tal (300 m), Katzenberg (440 m), Höhenrücken südlich Falkenau (360 m), Flöhatal (260 m), Mühlfeld (430 m), Oederan (380 m), Galgenberg im Freiburger Gneissmassiv (460 m), Striegistal (360 m), Freiberg (400 m), Sumpfgebiet Tharandt—Dresden. Man stelle sich vor, daß das Gebiet zwischen Zwickau und Dresden (100 km) völlig unbewohnt war und daß man für diese Strecke etwa 5 Tage benötigte.

Es ist sehr interessant, darauf hinzuweisen, daß aus verkehrstechnischen Gründen die Eisenbahnverbindung Freiberg—Chemnitz erst 1869 erfolgte, nachdem bereits Zwickau—Schwarzenberg 1858, Freiberg—Dresden 1863 und Chemnitz—Annaberg 1865 in Betrieb gesetzt wurden. Man scheute tatsächlich die Überwindung der Striegis und Flöha und die Steigung zwischen Flöha und Oederan. Noch

⁴ Kötzsche-Kretzschmar, Sächsische Geschichte, Bd. 1, S. 48.