

263.

P

Projekt

einer Eisenbahn

Chemnitz - Aue - Adorf

mit Zweigbahnen

Thalheim-Stollberg-Lugau & Schöneck-Graslich-Falkenau,

und Versuch einer

Stabilitäts-Berechnung

über diese Linien.



Nach eigenen Vermessungen und Untersuchungen herausgegeben

von

Oscar Heßler,

Civil-Ingenieur.

Mit lithographirten Längenprofilen der drei Linien, einer Uebersichtskarte der sächsischen Eisenbahnen und einer Karte des Falkenauer Kohlengebietes.

Dresden,

Druck und Lithographie von C. Heinrich.

1868.

51675.221

Projekt

Geometrie - Eine - Arbeit

mit Zeichnungen

Geometrie - Eine - Arbeit

mit Zeichnungen

Geometrie - Eine - Arbeit

mit Zeichnungen

Geometrie - Eine - Arbeit

Geometrie - Eine - Arbeit

Geometrie - Eine - Arbeit

Geometrie - Eine - Arbeit

Geometrie - Eine - Arbeit

Geometrie - Eine - Arbeit

Je mehr es der Technik gelang, auch steilere Höhen mit Eisenbahnen zu überschreiten, um so lebhafter regte sich in unserem Erzgebirge, der Heimath der sächsischen Industrie, das Bestreben, ihm die Wohlthaten des Eisenbahn-Verkehres zuzuführen.

Eine Reihe der projektirten Linien ist nach und nach zur Ausführung gelangt; die übrigen aber, deren Zahl noch immer wächst, ringen mit mehr oder weniger Aussicht auf Erfolg auch jetzt noch nach ihrer Verwirklichung.

In neuerer Zeit nun sind mehre dieser Projekte, natürlich unter mannichfachen Modifikationen ihrer ursprünglichen Gestalt, zu einem Ganzen zusammengestellt worden, nicht allein, um gleichzeitig eine umfassendere Anzahl von Interessen zu befriedigen, sondern um durch diese Vereinigung auch eine größere Gewähr des Gedeihens darzubieten.

Auf diese Weise ist das Projekt einer Eisenbahn von Chemnitz über Aue nach Adorf, als Hauptlinie, nebst Thalheim-Stollberg-Lugau und Schöneck-Graßlig-Falkenau, als Zweiglinien, entstanden, und der Zweck der vorliegenden Schrift ist es, über dieses Projekt der öffentlichen Diskussion alle das Material zu bieten, welches erforderlich ist, damit der Sachverständige sich ein Urtheil zu bilden, der Minderkundige aber wenigstens einen Einblick in das Unternehmen zu erhalten vermöge.

Neben diesem Hauptzweck hat jedoch den Verfasser noch eine, mehr persönliche Absicht geleitet, deren Erwähnung ihm vergönnt sein möge. Derselbe hat seit einer Reihe von Jahren seine ganze Thätigkeit ausschließlich dem Eisenbahnwesen gewidmet und sowohl in den verschiedensten Theilen unseres Vaterlandes, wie in den angrenzenden Ländern, in Böhmen, Preußen, in den sächsischen Herzogthümern &c. Eisenbahnen vermessen.

Mit dem gegenwärtigen Unternehmen hat der Verfasser das erste Hundert Meilen selbständig bearbeiteter Eisenbahnen erfüllt und gewissermaßen als einen Markstein auf diesem

langen, so mühevollen und erfahrungsreichen Wege möchte er es angesehen wissen, wenn er über die letzte seiner bisherigen Arbeiten einige Betrachtungen in diesem Buche niederlegt.

So mag es denn auf der einen Seite für das Unternehmen, mit dem es sich beschäftigt, auch in weiteren Kreisen lebendige Theilnahme hervorrufen, auf der andern Seite aber als ein Zeichen ernstern, aufrichtigen Strebens des Verfassers nachsichtig aufgenommen werden.

Dresden, Anfang März 1868.

D. B.

Um das vorliegende Project einer Eisenbahn von **Chemnitz** über **Aue** nach **Adorf** nebst Zweigbahnen von **Thalheim** über **Stollberg** nach **Vogau** und von **Schönck** über **Klingenthal**, **Graslitz** nach **Falkenau** eingehender besprechen zu können, ist es zuvörderst nothwendig, den Charakter des Erzgebirges, in welchem alle diese Linien sich bewegen, und seine oreographischen Verhältnisse sich zu vergegenwärtigen.

Den Begriff des Erzgebirges fassen wir hierbei in der Art auf, daß wir von den speciellen ortsüblichen Bezeichnungen gewisser Theile desselben, z. B. von der Benennung einzelner besonders hervortretender Bergzüge als Elstergebirge, oder als voigtländisches Gebirge absehen, vielmehr den Namen des Erzgebirges erst da aufhören lassen, wo die Vorläufer des Fichtelgebirges beginnen.

Den Centralpunkt des Erzgebirges bildet bekanntlich das Plateau zwischen Wiesenthal und Gottesgabe, und von hier aus gehen zwei Arme dergestalt der eine nach Nordosten der andere nach Südwesten, daß beide zusammen eine beinahe gerade Linie bilden; beide Arme des Gebirges enthalten zwar einzelne hervorragende Bergspitzen, in der Hauptsache aber bildet das ganze Gebirge einen hohen Kamm, der auf dem bei weitem größten Theile seiner Länge ohne eine irgend nennenswerthe Einsattelung dahinläuft. Im Osten schließt sich das Erzgebirge unmittelbar an das Meißner Hochland an, nach Westen aber senkt es sich und ist nur durch seine Ausläufer mit den beginnenden Erhebungen des Fichtelgebirges verbunden.

Eine auffallende Charaktereigenthümlichkeit dieses Gebirgszuges ist es, daß er nach Süden zu beinahe in der ganzen Länge seiner Ausdehnung außerordentlich schroff herabfällt, so daß man durchschnittlich in zwei bis drei Stunden von der Höhe des Kammes bis auf die angrenzende Thalsohle der Eger zc. gelangen kann, während er sich nach Norden zu nur ganz allmählig abdacht. Diese weithin sich erstreckende nördliche Abdachung wird, dem Charakter der Gebirgsart entsprechend, durch zahlreiche, nach allen Seiten sich verzweigende Thäler und Nebenthäler zerschnitten, die Hauptthäler aber laufen in ziemlich gleicher Entfernung von einander fast parallel von Süden nach Norden, wie sich am deutlichsten aus deren Wasserläufen erkennen läßt. Die Elster, die Pleiße, die Zwickauer Mulde, die Zschopau, die Freiburger Mulde, sie alle behalten, so lange sie in dem Bereiche des Gebirges bleiben, dieselbe Richtung von Süden nach Norden bei. Hiervon macht nur einer dieser Flüsse, die Zwickauer Mulde, insofern eine theilweise Ausnahme, als dieselbe in dem obern Theile ihres Laufes von Aue aufwärts bis zu ihrer Quelle, nicht wie unterwärts nördlich fließt, sondern nach Aue von Westen herkommt. Sie bildet

gewissermaßen einen rechten Winkel, in dessen Scheitel wir das Städtchen Aue finden. Da aber die Hauptthäler des Erzgebirges ziemlich nahe an einander liegen, und die Entfernungen von der Thalsohle jedes der Hauptflüsse bis zur Wasserscheide, welche ihn von dem benachbarten Flusse trennt, in der Regel sehr kurz sind, so ergiebt sich hieraus, daß auch die kleineren Nebengewässer dieser Flüsse nur einen kurzen und meist ziemlich rapiden Lauf haben müssen. Auch hiervon kommen nur wenig Ausnahmen vor und unter diesen steht die Zwönitz obenan. Dieselbe ist ein Nebenfluß der Chemnitz, welche bekanntlich aus dem Zusammenflusse der Zwönitz und Würschnitz entsteht und ihren Namen erst kurz vor der Stadt Chemnitz erhält. Die Quelle der Zwönitz befindet sich in der Nähe jener Biegung, welche, wie wir oben erwähnten, die Zwickauer Mulde bei Aue macht, und von hier ab bis zu dem Zusammenfluß mit der Würschnitz ist die Zwönitz ungefähr vier Meilen lang; ihr Lauf ist von Südwesten nach Nordosten gerichtet und obgleich an Wassermenge nur wenig stärker, als die Würschnitz, hat sie vor dieser doch den Vorzug einer mehr als doppelt so großen Länge. Wir werden weiter unten sehen, welche Bedeutung diese beiden Ausnahmen, die Abweichung der obern Zwickauer Mulde von ihrem im übrigen nördlichen Laufe und die längere Ausdehnung des Zwönitz-Thales für das vorliegende Project gewinnen.

Da nun das Erzgebirge, wenigstens der gesammte hier in Frage kommende Theil desselben, zu den industriereichsten Bezirken des Continents gehört, so war auch das Bestreben ein sehr natürliches, mit Eisenbahnen in dasselbe vorzudringen, und man ist hierin mit ebensoviel Eifer als Geschick thätig gewesen. Von verschiedenen Punkten des Niederlandes ist man sozusagen in concentrischer Weise gegen das Gebirge vorgedrungen. Von Dresden wie von Riesa aus führen directe Linien nach Chemnitz — es ist gewiß gestattet, die Linie Freiberg-Chemnitz schon jetzt als fertig anzunehmen — und von Chemnitz aus führt die erste Linie, Dresden-Chemnitz, in unmittelbarer Fortsetzung über Glauchau nach Zwickau und Werdau. Diese Linie Dresden-Freiberg-Chemnitz-Glauchau-Zwickau-Werdau bildet gleichsam die Basis des erzgebirgischen Eisenbahnsystems, da sie parallel mit dem Kamm des Gebirges an dem mittlern Abhange desselben in dessen ganzer Längenausdehnung hinführt. Außerdem wird das Gebirge von Dresden aus im Osten durch die sächsisch-böhmische Bahn in allerdings weitem Bogen, von Leipzig aus im Westen durch die sächsisch-bayrische und voigtländische Bahn umspannt, letztere Bahn führt im Voigtlande sogar unmittelbar durch die westliche Abdachung des Gebirges. Wir erhalten also ungefähr das Bild eines allerdings etwas unregelmäßigen Vierecks, dessen eine Längenseite die Eisenbahn Dresden-Chemnitz-Zwickau-Werdau bildet, ihr gegenüber der Kamm des Gebirges, während im Osten die sächsisch-böhmische Bahn, im Westen die sächsisch-bayrische Bahn das Viereck schließen. Innerhalb dieses Vierecks führen nun von der Linie Dresden-Chemnitz-Zwickau-Werdau aus in der Richtung nach dem oberen Gebirge drei Seitenbahnen ab, und zwar der Reihe nach erst die Chemnitz-Annaberger Bahn, sodann die Wüstenbrand-Lugauer Kohlenbahn und schließlich die Zwickau-Schwarzenberger Bahn. Die mittlere dieser Bahnen, welche nur bestimmt ist, die etwa zwei Stunden südlich der Linie Chemnitz-Glauchau-Zwickau lagernden Würschnitzer und Lugauer Kohlen in Verkehr zu bringen, hat für das obere Gebirge keine Bedeutung, da sie dasselbe gar nicht erreicht. Die andern beiden aber führen von ihren Anfangs-

punkten in der mittleren Höhe der Abdachung bis mitten in das auch schon im Volksmunde sogenannte Obererzgebirge. Hier enden beide, wenigstens für jetzt, als sogenannte Sackbahnen, d. h. sie haben weder eine directe Fortsetzung, noch einen seitlichen Anschluß an andre Linien. Ihnen von Schwarzenberg oder von Annaberg aus nach irgend welcher Richtung einen seitlichen Anschluß zu geben, daran ist wohl auch weniger gedacht worden, wohl aber daran, sie dereinst über den Kamm des Gebirges nach Böhmen hinein fortzusetzen; wir werden jedoch später Gelegenheit haben, auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, welche einer derartigen Fortführung entgegenstehen. Beide Linien, die Annaberger und die Schwarzenberger, haben die Bestimmung, die außerordentlich hoch entwickelte Industrie des unmittelbar von ihnen durchzogenen Gebietes dem raschen Eisenbahnverkehr zu erschließen und sie erfüllen diesen Zweck auch in vollem und, was namentlich die Annaberger Bahn anlangt, in geradezu alle Erwartungen übertreffender Maße. Um aber die Höhen, bis zu welchen sie sich hinaufziehen, erklimmen zu können, benutzen sie beide Flußthäler, so daß sich also die Eisenstraße dem Laufe der Wasserstraße, wenn man diesen Namen auf die freilich nicht schiffbaren Flüsse anwenden darf, anschließt.

Die Annaberger Bahn führt nämlich im Thal der Zschopau, die Schwarzenberger in dem der Zwickauer Mulde bis weit hinauf in das Obererzgebirge, nur auf der verhältnißmäßig kurzen Strecke von Aue bis Schwarzenberg verläßt die Schwarzenberger Bahn das Muldenthal, weil dieses hier nach Westen abbiegt, während die Bahn nach Schwarzenberg im Schwarzwasserthale ziemlich gradlinig fortgeht.

Die Benutzung der Flußthäler zu Anlegung von Eisenbahnen in gebirgigen und besonders industriereichen Gegenden, wie wir sie bei den beiden vorgedachten Bahnen, der Annaberger und Schwarzenberger, finden und wie sie dormalen fast allgemein eingeführt worden, ist aber, so natürlich diese Methode uns jetzt erscheint, keineswegs die ursprüngliche Art, Gebirgsbahnen anzulegen; und da sie auch heutzutage noch mannichfach angefochten wird, sei es gestattet, hierüber einige Worte einzuschalten, zumal gerade diese Frage für das vorliegende Project in mehrfacher Beziehung sehr wichtig ist.

Wie man zur Zeit der Entstehung des modernen Straßensystems die Straßen häufig und fast mit einer gewissen Vorliebe über die Höhen führte, so hat man auch in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues vielfältig Bahnen auf den Höhen hingeführt. Man wollte entweder das Ziel in geraderer Linie und mithin rascher erreichen, oder man wollte, namentlich in Hinsicht des billigeren Bodenerwerbes, vortheilhafter bauen. Man bedachte aber einerseits die infolge der Eisenbahn eintretende außerordentliche Steigerung des Verkehrs nicht, welche es gegenwärtig uns z. B. vortheilhafter erscheinen läßt, fünftausend Centner auf einem bequemern Wege binnen drei Stunden mit einem Zuge an das Ziel zu bringen, statt auf einem zwar nur zweistündigen Wege sie auf zwei Züge vertheilen zu müssen. Man bedachte auch andererseits nicht, daß über Höhen führende Bahnen an Tunneln, Sprengungen, Viaducten zc. Unkosten mit sich bringen, welche unter Umständen selbst den theuersten Bodenerwerb im Flußthale hinter sich zurücklassen. Aus diesen Gründen legt man in neuerer Zeit die Linien der Bahnen, (nur einzelne auf besonderen localen Verhältnissen beruhende Fälle, wie Wüstenbrand-Lugau, oder sogenannte Weltbahnen ausgenommen, wo die Großartigkeit der Interessen unbedingt auch mit den größten Opfern

an Geld und Mühe Schritt hält) in gebirgigen und hügeligen Gegenden regelmäßig und wenn irgend thunlich in die Thäler und entlang den Flüssen. Was dabei an Länge vielleicht zugesetzt wird, gewinnt man an leichterem und besserem Betriebe; was man für kostspieligeren Bodenerwerb mehr ausgiebt, bringt man durch den Wegfall großer und theurer Kunstbauten wieder ein. Vor Allem aber bietet die Führung einer der Industrie gewidmeten Bahn entlang dem natürlichen Wasserlauf eines Flusses noch einen Vortheil, den nämlich, daß sie auf ihrem Wege in den meisten Fällen vielen industriellen Etablissements begegnet, da diese, mögen sie nun das Wasser unmittelbar zu ihrem Betriebe bedürfen, oder dasselbe nur als treibende Kraft benutzen, mit Vorliebe sich in den Fluß-Thälern ansiedeln. Von ihnen erhalten die Bahnen den größten Theil ihrer Fracht zugeführt und sie wiederum bedürfen der Bahn, um auf dem großen Markt mit Erfolg concurriren zu können. Dies wird, wie schon erwähnt, zwar noch oft, namentlich von den Bewohnern kleinerer oder mittlerer, abseits gelegener Ortschaften verkannt; daß aber selbst eine mittlere Stadt bloß um ihrer Bewohnerzahl willen und wenn sie nicht selbst viel Industrie hat, einer Eisenbahn nicht das bieten kann, was ihr ein kurzes Stück eines industriereichen Flußthales bietet, liegt doch wohl auf der Hand. Man denke sich nur folgenden Fall: an einem Flusse liegen kurz hintereinander drei, vier Etablissements, welche 1500 Menschen beschäftigen und zusammen jährlich 100,000 Centner Fracht liefern; eine halbe Stunde etwa davon auf der Höhe liegt das Städtchen, welches diese 1500 Arbeiter und ihre Familien beherbergt; wie soll man nun die Bahn bauen? Nützt man der Stadt, die wir uns hier gedacht haben und ihren Bewohnern nicht unendlich mehr, wenn man die Bahn am Fluß-entlang zu den Etablissements führt, welche den Arbeitern ihr Brod geben, als wenn man die Etablissements liegen läßt und den Bahnhof direct dem Städtchen vor das Thor legt? Und andererseits: nützt man der Bahn nicht mehr, wenn man sie dahin führt, wo sie größere Gütermassen als Fracht und Rückfracht erhält, auch wenn sie dafür einen Theil der Personalbeförderung einbüßen müßte, weil den Bewohnern der Weg nach dem entfernten Haltepunkt für ihre Reisen etwas zu weit ist?

Allerdings sind die Verhältnisse selten so einfach, wie wir sie hier angenommen haben, aber daran ist kein Zweifel, die Norm ist in diesem Beispiel enthalten: die Bahnen in Industriegegenden müssen in erster Linie die Werkstätten, nicht die Wohnstätten, aufsuchen. Dieses Prinzip bleibt aber auch dasselbe, ob es sich um einen einzelnen bestimmten Fall handelt, wie der hier beispielsweise angenommene, oder ob es sich darum handelt, die Richtung für eine ganze Bahnlinie aufzustellen; nur die Zahlen und Größen ändern sich, nicht die Verhältnisse derselben unter einander.

Daß natürlich bei der Anwendung des Prinzips allemal von Fall zu Fall die jedem einzelnen innewohnende eigenthümliche Natur der Sache in Erwägung gezogen und aus dem Zusammenhange aller einschlagenden Umstände die Entschließung über etwaige Modification der Anwendung gewissermaßen herausgezogen und herausgerechnet werden muß, wird selbstverständlich zugestanden.

Rehren wir nach dieser kurzen Abschweifung zu unserer Aufgabe zurück. In dem Bisherigen haben wir zuvörderst die charakteristische Gestaltung des Erzgebirges an sich betrachtet und sodann

gesehen, in welcher Weise man demselben bereits die Vortheile des Eisenbahnverkehrs zuzuwenden bestrebt war.

So wenig nun Jemand bestreiten kann, daß schon die dermaligen Bahnen außerordentlich segensreich wirken, ebensowenig wird Jemand behaupten, daß sie das vorhandene Bedürfniß erschöpfen.

Die Frage geht daher weniger dahin, ob überhaupt eine Eisenbahn im Obererzgebirge gebaut werden soll, die Hauptfrage ist vielmehr: Wie soll gebaut werden? Wie soll gebaut werden, damit die neue Bahn der Industrie und den Naturschätzen des Obererzgebirges möglichsten Nutzen bringe und umgekehrt, daß sie von diesen den größten Nutzen ziehe, d. h. sich am besten rentire.

Man kann es, um dies nebenbei zu bemerken, getrost dem Geldmann überlassen, die Reihenfolge dieser beiden Fragen umzukehren und die Rente der zukünftigen Bahn obenanzustellen. Im letzten Grunde beantworten sich beide Fragen gleichmäßig dahin, daß die Bahn am besten rentiren wird, welche unter sonst gleichen Umständen auf ihrem Laufe die meisten Kunden — gleichviel ob für Industrie oder Naturproducte — findet.

Indem wir nun zur Beantwortung dieser Frage: wie soll gebaut werden, übergehen, so geschieht dies am besten in der Weise, daß wir zunächst die Gründe aufsuchen, warum die jetzt vorhandenen, in das Obererzgebirge führenden Bahnen dem Bedürfniß nicht volles Genüge zu leisten vermögen, da wir aus dem, was diese Bahnen noch vermissen lassen, von selbst auf das kommen, was noch ergänzt werden muß. Es sind deren in der Hauptsache zwei: die Schwierigkeit von diesen Bahnen aus seitwärts zu verkehren und die fast noch größere, sie dereinst nach Böhmen zu verlängern. Wir beschäftigen uns zuvörderst mit dem Ersteren.

Wie schon erwähnt, führen beide Bahnen, die Schwarzenberger und die Annaberger, in Flußthälern nach dem obern Gebirge, die Schwarzenberger bis Aue im Thale der Zwickauer Mulde und von da weiter im Thale des Schwarzwassers, die Annaberger in dem der Zschopau. In dem von ihnen unmittelbar berührten Gebiete vermögen sie alle Vortheile des Eisenbahnverkehrs zu bieten, aber dieses Gebiet ist schmal, es ist in der Regel nicht breiter, als das Flußthal selbst, zumal die Höhenzüge, welche auf beiden Seiten das Thal einschließen, einander ziemlich nahe stehen und die Kürze der Seitenthäler der Ausdehnung des Verkehrs in die Breite ein rasches Ziel setzt. Was auf den unmittelbar angrenzenden Höhen sich an Industrie findet, ist in den meisten Fällen nur Hausindustrie. Diejenigen Etablissements, welche, wie Spinnereien zc., Massen von Gütern liefern, und welche vor Allem der Eisenbahnen bedürfen, liegen meist nur in den Flußthälern. Diese Bahnen haben mithin, wenn man dies Gleichniß brauchen darf, gewissermaßen Aehnlichkeit mit dem Nil; denn wie dieser befruchtend wirkt, aber nur in dem von ihm unmittelbar berührten Gebiete, so reicht auch die Wirksamkeit dieser Bahnen nach rechts und links selten weiter, als man den Puff ihrer Locomotive hören kann.

Und doch liegt zwischen der Annaberger und der Schwarzenberger Bahn, zwischen dem Höhenzuge, welcher das linke Ufer der Zschopau, und dem, welcher von Aue ab, das rechte Ufer der Zwickauer Mulde bildet, südwestlich von Chemnitz, eine außerordentlich entwickelte Industrie, eine so bedeutende Anzahl von größeren Fabriken und Etablissements, daß man dieses Gebiet beinahe jeder

andern Fabrikgegend unseres Landes an die Seite setzen kann. Diese gesammte Industrie hat ihren Schwerpunkt schon der Natur der Sache nach in dem ihr nächstgelegenen Hauptorte Chemnitz; mit diesem ihren Stapelplazze verkehrt sie aber, wie wir dies unten durch Zahlen nachweisen werden, auch heute noch direct, wie vor dem Bau der Schwarzenberger und der Annaberger Bahn, weil sie die Verbindung mit diesen Bahnen nur durch den schweren Transport über die Höhen bewirken könnte. Will man nun also dieser Industrie durch Verkehrserleichterung mittels einer Bahn die Möglichkeit erhalten, auch künftig nachhaltig mit den begünstigteren Districten zu concurriren, so muß diese Bahn sie direct mit Chemnitz verknüpfen; sie muß aber ferner auch den Weg einschlagen, auf welchem sie — bei der Unmöglichkeit alle Etablissements zu erreichen — wenigstens die größere Mehrzahl derselben trifft.

Welcher Weg ist dies? — Es wurde oben gezeigt, daß die Großindustrie sich vorzugsweise an den Gewässern ansiedelt, deren sie bedarf; wir wissen ferner, daß Eisenbahnen in Gebirgsgegenden, theils um dieser Industrie, theils der besseren Steigungsverhältnisse willen, sich ebenfalls die Flußthäler aussuchen, wir schließen hieraus weiter, daß der längere Fluß in der Regel auch die höhere Zahl von Etablissements darbieten wird, und bei sonst gleichen Verhältnissen mit günstigerer Steigung auf die Höhe führt; und wenden wir nun dies auf das hier in Frage befindliche Gebiet an, so bedarf es nur eines Blickes auf die Karte, um das **Zwönitzthal** als für den Bau einer solchen Bahn gradezu prädestinirt zu finden. Das Zwönitzthal durchschneidet das von den Orten Chemnitz-Glauchau-Zwickau-Aue-Annaberg umschlossene Gebiet sozusagen wie eine Diagonale, führt daher in der richtigen Mitte zwischen der Chemnitz-Zwickauer und Chemnitz-Annaberger Bahn nach Chemnitz, und gestattet andererseits der Bahn verhältnißmäßig ohne besondere Schwierigkeit den Anschluß in Aue.

Eine Bahn durch das Würschnitzthal über Stollberg und von da über Zwönitz und Löbnitz, oder direct über Löbnitz nach Aue, die man ebenfalls projectirt hat, würde zwar das südwestlich von Chemnitz gelegene Industriegebiet ebenfalls durchziehen, aber sie würde nicht allein die viel reichere Industrie des Zwönitzthales von Chemnitz bis Zwönitz bei Seite liegen lassen, sondern hätte auch infolge der bei Stollberg zu überschreitenden bedeutenden Höhe ungünstige Steigungsverhältnisse, ganz abgesehen davon, daß sie von Chemnitz weg bis beinahe nach Stollberg der Chemnitz-Zwickauer Bahn zu nahe käme und mit dieser concurriren müßte.

Ähnlich wie zwischen Chemnitz-Aue liegt das Verhältniß betreffs des Gebietes zwischen der Schwarzenberger und der voigtländischen Bahn, nur daß hier Alles noch schärfer ausgeprägt ist.

Auf ersterem Gebiete begegnen wir einer reichen Industrie, der zwar eine Bahn höchlich erwünscht wäre und die auch der Bahn ein enormes Frachtquantum aufgeben wird, die aber doch zur Zeit noch die Concurrnz mit den von Bahnen durchzogenen Fabrikdistricten ausgehalten hat. Auf letzterem aber finden wir zwei Industriezweige, von denen der eine aus Mangel an Bahnverbindung beinahe schon zum Erliegen gekommen ist — den Bergbau und von denen der andere wenigstens sehr zurückgegangen ist — die Eisenindustrie, beides Industriezweige, die vorzugsweise schwere Producte in Menge — Kohlen und Eisen — der Bahn als Fracht zuführen werden.

Auf ersterem Gebiete fanden wir wenigstens die Möglichkeit einer Concurrencylinie durch das Würschnitzthal; auf letzterem aber bietet ausschließlich das obere Muldenthal die Fügigkeit einer Bahnverbindung.

Was also dort nur lebhafter Wunsch, ist hier Nothwendigkeit; was dort bessere Wahl, ist hier Zwang. Wir nennen es eine Nothwendigkeit, dem Bergbau und der Eisenindustrie dieses Theiles des oberen Erzgebirges zu Hilfe zu kommen, weil ohne Zufuhr von Kohlen und ohne billige Abfuhr ihrer schweren Producte diese Industriezweige, und mit ihnen Tausende fleißiger Hände immermehr dem Verfall und Verderben preisgegeben sind. Und wir nennen es Zwang, das Muldenthal zu wählen, weil grade in ihm so zahlreiche Eisenwerke sich zusammendrängen, und weil es wohl Thorheit wäre, so nahe dem Stamme des Gebirges eine Bahn über die Höhe zu führen, wo sich die günstigen Verhältnisse des Thales grade in der gewünschten Richtung von selbst darbieten.

Allerdings hatte ein älteres Project, nach welchem von Aue weg eine Bahn quer nach der voigtländischen Bahn gebaut werden sollte, das Muldenthal nur bis Friedrichsgrün benutzt und von hier aus den nächsten Punkt der voigtländischen Bahn, die Station Falkenstein sich zum Anschluß gewählt, aber der Fall von der Höhe bei Friedrichsgrün herab durch den obersten Ausläufer des Gölzschthales nach Falkenstein ist nicht nur ein beinahe unanwendbar steiler, sondern es kommt auch hinzu, daß in dieser oberen Spitze des Gölzschthales gradezu gar kein Fabriketablissement ist. Das neue Project ist daher im Muldenthale weiter bis Schöneck fortgegangen, von da im Thale der Ebersbach über Markneukirchen nach Adorf herabgestiegen, und hat auf dieser Linie nicht nur im Muldenthale selbst noch mehre Etablissements, sowie im weitern Laufe zwei gewerbreiche größere Orte, Schöneck und Markneukirchen, angetroffen, sondern auch bedeutend bessere Steigungsverhältnisse erhalten.

Hierzu kommt, daß die Bahn von Aue bis über Schöneck hinaus die obererzgebirgischen Staatsforsten fast ihrer ganzen Länge nach durchschneidet oder sie doch in unmittelbarer Nähe berührt. Es wird ihr durch dieselben, wie von kompetenter Seite nachgewiesen worden ist, und wie wir dies des Weiteren seines Orts anführen werden, eine Fracht von Hunderttausenden von Centnern zugeführt werden können, und hierdurch wird die Bahn nicht nur noch rentabler als sie es schon durch den Bergbau und die Eisenindustrie würde, sondern wie sie diesen Erwerbszweigen wieder zu ihrer früheren Blüthe verhilft, so wird es auch durch sie nur möglich, den Ertrag jener Forsten auf seine volle Höhe und die Waldungen selbst dadurch zu ihrem ganzen wahren Werthe zu bringen.

Wir glauben nach Alledem dargethan zu haben, daß durch die vorgeschlagene Linie Chemnitz-Aue-Adorf dem einen wesentlichen Mangel der obererzgebirgischen Bahnen, dem Mangel einer seitlichen Verbindung derselben abgeholfen werde, und daß sie wenigstens in ihren Grundzügen die durch die Terrainverhältnisse wie durch das Bedürfniß der Industrie gleichmäßig vorgeschriebene Richtung innehalte.

Wir wenden uns daher zu dem zweiten Mangel der beiden bestehenden obererzgebirgischen Bahnen, zu der Schwierigkeit ihrer Fortsetzung nach Böhmen, um zu prüfen, welchen Vortheil das vorliegende Project in dieser Beziehung biete.

Rufen wir uns zu diesem Zwecke zurück, was oben über die Gestaltung des Erzgebirges gesagt wurde: erstens daß es seinen Centralpunkt, seinen Gebirgsstock, in dem zwischen Wiesenthal und Gottesgabe gelegenen Plateau hat, und zweitens, daß es von seinem Kamme in jähem Absturze nach Böhmen abfällt. Man denke sich nun die beiden Bahnen, die Schwarzenberger und Annaberger auf der Karte in ihrer convergirenden Richtung verlängert, so würden sie — grade auf diesem Plateau sich treffen. Selbstverständlich würde man sie freilich nicht dorthin führen, sondern man würde das Plateau umgehen; aber dies wäre immerhin nur auf großen Umwegen, oder mit langen schroffen Steigungen möglich. Auf dem Kamme des Gebirges angelangt, könnte man den steilen Abhang desselben, der sich hier in zwei Stunden vom Gipfel bis in das Thal herabstürzt, mit einer Eisenbahn schwerlich hinunter gehen, ohne die ärgsten Steigungsverhältnisse, oder die schärfsten Biegungen und die ausgedehntesten Schlangenwindungen anzunehmen. Und auch diese würden nur durch ebenso kühne, als kostspielige Aufmauerungen sich ermöglichen lassen, da der Absturz des Gebirges ein so gleichmäßiger, glatter ist und weitvorragerender Vorsprünge und aushilfsweise zu benutzender Stützpunkte fast gänzlich entbehrt.

Gleichwohl ist diese Verbindung des Gebirges mit Böhmen, die Vermittelung der so schroff einander gegenüberliegenden Gegensätze eine Lebensfrage für das obere Gebirge. Bedarf irgend ein Theil unseres Landes billiger Nahrungsmittel für seine zahlreiche Bevölkerung, so ist es das obere Gebirge, und kann irgend ein Land ihm diese geben, so ist es Böhmen, welches ihm so nahe liegt, daß man von den Höhen des Gebirges die einzelnen Saatzfelder desselben wogen sieht. Aber bekanntlich ist das Brod nirgends theurer als im Gebirge, und Böhmen versendet sein Getreide bequem und billig auf der Elbe oder auf der sächsisch-böhmischen Bahn weithin, aber nicht in's Gebirge. Das Gebirge muß seine Lebensmittel im Niederlande kaufen, wohin es selbst erst von weit her gebracht ist. An dem Korn, welches der arme Bergmann verbäckt, haften vielleicht die Spesen eines Transportes von Polen, Galizien bis Dresden oder Riesa, und diese trägt freilich der Consument im Niederlande auch, aber der Bergmann muß auch noch den schweren Transport von dort bis in seine Heimath bezahlen, und dieser ist fast noch theurer als jener, weil er zum guten Theil auf der Axt geschehen muß.

Bedarf ferner irgend ein Theil unseres Landes billiger Kohlen für seine Industrie, so ist es das obere Gebirge, ja selbst das mittlere, wo die Zwickauer und Würschnitzer Kohlen bisweilen kaum reichen wollen; und kann irgend ein Land ihm diese geben, so ist es Böhmen, das seine Karbitzer und Falkenauer Braunkohle dem Gebirge geradezu vor die Füße gelegt hat, ohne daß es sie aufzuheben vermag.

Hier kann nur eine Eisenbahn vermitteln, und nur an einer Stelle des Erzgebirges ist diese Vermittelung in besonders günstiger und rentabler Weise und so, daß sie dem bedürftigsten Theile desselben am nächsten zu Gute kommt, möglich: im **Zwodathal**. Die Zwoda ist der einzige aus dem obern Gebirge nach Süden gehende Fluß, dessen Lauf ausgedehnt, dessen Fall gleichmäßig und sanft genug ist, um in seinem Thal eine Eisenbahn mit Aussicht auf entsprechenden Ertrag, auf sichere Rente, erbauen zu können. Um so mehr, als wir auch im Zwodathal derselben Thatsache begegnen, welche sich auf sächsischem Gebiete an den Flüssen des Erzgebirges zeigte, nämlich daß die Industrie

sich mit Vorliebe dem wasserreichen Thale zuwendet. Die Zwoda, welche bei Kottenheide entspringt, also in unmittelbarer Nähe der Hauptlinie Chemnitz = Aue = Adorf, ist der einzige auch Sachsen angehörige Nebenfluß der Eger; sie ist schon hierdurch und besonders noch durch den günstigen Fall des Thales ein natürlicher Vermittler des Verkehrs mit Böhmen, sie ist ferner fast in ihrer ganzen Ausdehnung ununterbrochen von Ortschaften, Fabriken und Mühlen begleitet, und sie führt schließlich gerade mitten in das ausnehmend reiche Kohlenbecken von Falkenau.

Unter all diesen obwaltenden Verhältnissen sind günstigere Vorbedingungen für eine Bahnverbindung des Gebirges mit Böhmen kaum denkbar und — somit hätten wir denn auch für die Zweigbahn Schöneck-Falkenau dargethan, wie sehr dieselbe geeignet ist, dem Bedürfniß dieser Verbindung in entsprechender Weise abzuhelpen.

Es erübrigt daher nur noch zu **Motivirung der zweiten Zweigbahn** des vorliegenden Projectes, der von **Thalheim** über **Stollberg** nach **Lugau**, zu verschreiten.

Der Gedanke dieser Zweigbahn ist hervorgerufen theils durch den lebhaften und nicht unberechtigten Wunsch der Stadt Stollberg nach einer Schienenverbindung, theils dadurch, daß man vermittlest derselben die Steinkohlen des Würschnitz-Lugauer Beckens dem Zwönitzthale und dem Mulden- thale möglichst direct zuführen wollte. Stollberg selbst wünscht allerdings noch lieber direct mit Chemnitz durch die schon erwähnte Bahn im Würschnitzthale verbunden zu werden; da man aber schwerlich die Würschnitzthal- und die Zwönitzthal-Bahn bauen wird, und da weiter die Letztere für das Allgemeine so überragende Vortheile vor der Ersteren bietet, so hat man die Zweigbahn Thalheim-Stollberg-Lugau projectirt und durch dieselbe, anknüpfend an die vorhandene Kohlenbahn Lugau-Wüstenbrand, zugleich eine directe Verbindung der Chemnitz-Zwickauer und der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn hergestellt.

Sollte in kürzerer oder längerer Zeit das Project einer directen Verbindung Chemnitz-Leipzig zur Ausführung gelangen, so würde jedenfalls von Wüstenbrand aus auch nach dem nächstgelegenen Punkte dieser Bahn eine Zweigbahn hergestellt werden und wir erhielten somit auch eine directe Verbindung Leipzig-Wüstenbrand-Stollberg-Zwönitzthal.

Haben wir nun in dem Bisherigen durchgehends nur die lokalen Interessen ins Auge gefaßt, so ist es nothwendig hier auch auf die Bedeutung hinzuweisen, welche die projectirte Bahn für den durchgehenden Verkehr, also für den das Innere Deutschlands durchströmenden Handel gewinnen wird.

Es belehrt uns nämlich ein Blick auf die beigegebene Uebersichtskarte der Eisenbahnen (Beilage I.), daß die Hauptlinie Chemnitz-Aue-Adorf die Verbindung des deutschen Norden mit dem Süden wesentlich verkürzt und vereinfacht. Sie vermittelt, da sie beinahe direct von Chemnitz über Adorf nach Eger führt, den geradesten Weg von Berlin nach der Donau (Regensburg), nach München, nach Innsbruck, und weiter nach dem ganzen Süden von Deutschland, ja darüber hinaus über den Brenner nach Italien. Es ist diese directe Verbindung des Norden und Süden von Deutschland sicher von der weittragendsten Wichtigkeit, wenngleich sich dieselbe bei den dermaligen Chancen, welchen der deutsche Binnenhandel möglicher Weise wird unterworfen werden, noch nicht allseitig und in allen ihren Folgen berechnen läßt. Aus diesem Grunde haben wir denn auch diesen Gesichtspunkt, so sehr derselbe unter Um-

ständen von Einfluß sein könnte, vor der Hand weniger in Anschlag gebracht und auf die locale Bedeutung unseres Projectes den Nachdruck gelegt. Wenn aber auch dem deutschen Binnenhandel der entsetzliche Nachtheil einer innern Zerreißung drohen sollte, ganz ohne Vortheil und Einfluß würde diese directe Verbindung doch nicht bleiben. —

Wir gehen nunmehr zu der specielleren Beschreibung der Hauptlinie und der Zweigbahnen über, indem wir die Richtungen derselben im Einzelnen darstellen und über die Steigungsverhältnisse, größeren Bauten, vermessenen Varianten u. das Nöthige an den betreffenden Stellen einfügen.

Aus der oben skizzirten Schilderung der Hauptlinie **Chemnitz=Aue=Adorf** erfahren wir, daß dieselbe in zwei natürliche Hälften zerfällt: die erste, in welcher sie von Chemnitz aus im Zwönitzthale hinaufsteigt, die Dittersdorfer Höhe überschreitet und dann nach Aue in das Thal der Zwickauer Mulde hinabgeht; die zweite Hälfte, in welcher sie von Aue weg das obere Muldenthal bei Schöneck hinaufführt und von hier im Ebersbachthal nach Adorf herabsteigt. Wem es auffallen sollte, daß hierbei nicht der Pleiße gedacht ist, welche doch als einer der Hauptgebirgsflüsse zwischen der Zwickauer Mulde und der an Adorf vorüberfließenden Elster vom Erzgebirge herkommt, den machen wir darauf aufmerksam, daß dieselbe erst weiter nördlich, also in Bezug auf das Erzgebirge weiter unten und tiefer entspringt, als wo unsere Linie die Höhen bei Schöneck übersteigt.

An der vorgedachten, sich von selbst ergebenden Eintheilung der Hauptlinie halten wir auch hier in der Hauptsache fest.

Die Gesammtlänge der Hauptlinie, auf dem Bahnhof der Chemnitz-Zwickauer Bahn in Chemnitz beginnend, dessen Mitbenutzung vorher bei der Staatsregierung zu erbitten ist, und ein kurzes Stück auf dieser Bahn hinlaufend, beträgt

192,950 Ellen = 14,57 Meilen;

hiervon kommen auf die Strecke Chemnitz=Aue

81,850 Ellen = 6,18 Meilen

und auf die Strecke Aue=Adorf

111,100 Ellen = 8,39 Meilen.

Da nun der Anfang der Bahn, d. h. die Stelle, wo sie von der Chemnitz-Zwickauer Bahn nahe bei Chemnitz abgeht, 352 Ellen über dem als Normalhöhe angenommenen Nullpunkt des Dresdner Elbpegels gelegen ist, der höchste Punkt der ersten Strecke aber — die Dittersdorfer Höhe bei Zwönitz — 770 Ellen über demselben liegt, so hat die Bahn von Chemnitz bis zum höchsten Punkt 418 Ellen zu steigen und sie thut dies auf einer Länge von 61,800 Ellen. Der Bahnhof Aue liegt 418 Ellen über Null und die Bahn hat daher 352 Ellen vom höchsten Punkt bei Dittersdorf herabzugehen, was sie auf einer Länge von 20,050 Ellen bewerkstelligt. Die beiden hier gedachten Längen ergeben die oben für die ganze Strecke Chemnitz=Aue angeführte Ziffer.

Natürlich steigt und fällt die Bahn nicht in völlig stetigem Verhältniß, sondern bald mehr bald minder sanft oder steil, jedoch stets so, daß sich zwischen die einzelnen Theile der Steigung oder des Falles horizontale Strecken, namentlich bei den Bahnhöfen und Haltestellen, einschieben.

Dasselbe Verhältniß findet auf der zweiten Strecke Aue-Adorf statt. Der höchste Punkt derselben bei Schöneck liegt 1150 Ellen über Null, von Aue (418 Ellen über Null) hat mithin die Bahn und zwar auf 87,800 Ellen Länge hier 732 Ellen zu erklimmen, und da Adorf 587 Ellen über Null liegt, wieder 536 Ellen, und zwar auf 23,330 Ellen Länge herunterzusteigen.

Das Nähere hierüber ergibt in vollständiger Genauigkeit das Längenprofil der Hauptlinie, Beilage II., welches bezüglich der Höhenverhältnisse im Maßstabe 600 Ellen = 5 Zoll entworfen ist und auf welches hiermit verwiesen wird.

Auf der ganzen Hauptlinie finden sich

Steigungen im Verhältniß

1 : 50	6000,0 Ellen,
1 : 52	2912,0 "
1 : 60	2880,0 "
1 : 70	3850,0 "
1 : 80	6260,0 "
1 : 90	6300,0 "
1 : 100	39262,0 "
1 : 120	13560,0 "
1 : 125	1000,0 "
1 : 135	785,7 "
1 : 140	11916,8 "
1 : 150	2850,0 "
1 : 160	9150,0 "
1 : 180	2520,0 "
1 : 200	3000,0 "
1 : 250	3000,0 "

Summa: 115216,5 Ellen.

Fall im Verhältniß

1 : 40	14940,0 Ellen,
1 : 45	4095,0 "
1 : 50	20737,0 "
1 : 60	570,0 "
1 : 80	1040,0 "
1 : 90	1440,0 "
1 : 120	2400,0 "

Summa: 45222,0 Ellen.

1604385

2*

Horizontale:

32516,5 Ellen.

192955 Ellen = 14,57 Meilen.

Vorstehende Zahlen stützen sich auf die vorgenommenen generellen Vorarbeiten und es ist alle Aussicht vorhanden, das schroffe Gefälle im Verhältniß 1 : 40 und 1 : 45 zu verkürzen, oder es gar ganz zu beseitigen, wenn bei Ausführung der speciellen Vorarbeiten noch sorgfältiger alle größeren oder geringeren Vortheile des Terrains ausgenutzt werden.

In Bezug auf die vorkommenden **Bögen**, so sind deren

4 Bögen	à	350 Ellen Radius,		
26	=	à 400	=	=
20	=	à 450	=	=
59	=	à 500	=	=
36	=	à 600	=	=
11	=	à 700	=	=
23	=	à 800	=	=
38	=	à 1000	=	=
1	=	à 1500	=	=
1	=	à 2000	=	=

219 Bögen Summa.

88963,8 Ellen Bögen

103991,2 = grade Linie.

Summa: 192955,0 Ellen = 14,57 Meilen.

In gleicher Weise, wie die Beseitigung der oberwähnten Gefälle im Verhältniß 1 : 40 und 1 : 45, und Hand in Hand mit derselben, würden durch die speciellen Vorarbeiten sich auch die scharfen Biegungen von 350 Ellen Halbmesser aus der Linie wegbringen lassen. Beide Uebelstände datiren noch von der Zeit her, wo es — bei Vermessung der Linie Aue-Schönheide-Falkenstein — galt, die das obere Gölgsthal vom Muldenthal trennende Höhe zu gewinnen.

Was nunmehr die Richtung der Hauptlinie im Einzelnen, und die unterwegs berührten Ortschaften anlangt, so lassen wir hier die Angaben folgen, welche in einer von dem Centralcomite des vorliegenden Project's herausgegebenen Broschüre darüber enthalten sind, und welche sich auf des Verfassers eigene Vermessungen und Zusammenstellungen gründen.

Die Hauptlinie **Chemnitz-Aue-Adorf** beginnt in **Chemnitz** von dem dortigen Bahnhofe der Chemnitz-Zwickauer Eisenbahn, welcher für den Personenverkehr mitbenutzt werden könnte, während der Güterbahnhof, Beamtenwohnungen, Locomotiven- und Wagenschuppen u. dergl. selbständig in der Nähe der Chemnitz-Annaberger Chaussee angelegt werden.

Indem die Bahn dem Thale des Zwönitzflusses folgt, geht sie bei **Altchemnitz** und **Erfenschlag** vorüber und erhält zwischen Erfenschlag und Harthau einen Haltepunkt, geht auf dem Wege nach Einsiedel, woselbst der zweite Haltepunkt projectirt ist, fünfmal über den Zwönitzbach, überschreitet sodann zwischen **Einsiedel** und **Burkhardttsdorf** den Zwönitzbach zwölfmal, erhält an letzterem Orte wiederum einen Haltepunkt und läuft nun, mit zweimaliger Ueberbrückung des Zwönitzbaches, nach **Thalheim**, woselbst ein Bahnhof angelegt wird.

Von Thalheim geht die Bahn nach **Dorf-Chemnitz**, zweimal unterwegs die Zwönitz überschreitend, nach der Haltestelle Dorf-Chemnitz, und von hier weg wieder zweimal über die Zwönitz nach der Stadt **Zwönitz**, woselbst in der Nähe der Stollberg-Schwarzenberger Chaussee der Bahnhof zu liegen kommt.

Weiter um das Dorf **Dittersdorf** herumbiegend führt die Bahn nach dem Bahnhof **Vöznitz**, indem sie auf diesem Wege einen Viaduct nöthig macht, und von da nach dem dreiviertel Stunden entfernten Bahnhofs **Aue**.

Die zweiundzwanzig Zwönitzbrücken, welche der Zahl nach abschrecken könnten, sind durchgehends höchst unbedeutend.

Von Aue ab, woselbst die Mulde zu überschreiten ist, verfolgt die Bahn nunmehr das obere Muldenthal, zunächst am **Auerhammer** und **Rechenhaus** vorüber nach dem Schindlerschen Blaufarbenwerke, welches einen Haltepunkt erhält, geht dreimal über die Mulde und erhält bei **Oberblauenthal** den zweiten Haltepunkt, führt sodann in der Nähe von Wolfsgrün wieder über die Mulde bei **Reidhardtsthal**, Neues Werk vorüber und nach Muldenhammer. Ungefähr eine halbe Stunde entfernt liegt Eibenstock, weshalb hier ein Haltepunkt projectirt ist, der jedoch, um Verwechselungen mit dem weiter oberhalb an der Mulde gelegenen zweiten Hammerwerke Muldenhammer zu vermeiden, den Namen Muldenhammer-Eibenstock bekommt.

Hinter Muldenhammer kommen wiederum zwei Muldenbrücken und gelangt die Bahn, den Schönheider Hammer berührend, nach dem Bahnhofs **Schönheide**, dreiviertel Stunden von Eibenstock, welches mit Schönheide ebenso wie mit Muldenhammer mittels Chaussee verbunden ist. Der nächste Haltepunkt ist das Hammerwerk **Kautenfranz**, in dessen Nähe sich auch das Hammerwerk Morgenröthe befindet. Auf dem Wege sind acht Muldenübergänge zu erbauen und werden unterwegs das sogenannte Jägerhaus mit naheliegender Papierfabrik und das sogenannte Wiesenhaus passirt.

Kurz hinter Kautenfranz ist die letzte Muldenbrücke, von welchen allen übrigens, der Kleinheit des Flusses entsprechend, genau dasselbe gilt, was schon von den Zwönitzbrücken gesagt wurde. Weiter aufwärts sind nur noch Schleußen zur Ueberschreitung der Mulde erforderlich.

Hierauf folgt der Haltepunkt **Jägersgrün**, mit dem in der Nähe desselben gelegenen (oberen) Hammerwerk Muldenhammer, nach welsch' letzterem, wie nach dem kaum eine halbe Stunde entfernten Hammerwerke Tannenbergsthal Chaussee führt.

Der nächstgelegene Ort ist **Friedrichsgrün** mit dem Hammerwerk Hammerbrück, ebenfalls Haltepunkt.

Weiter geht die Bahn an den Ortschaften **Muldenberg** und **Muldenhäuser** vorüber, an der sogenannten rothen Muldenbach entlang, nimmt ungefähr in der Mitte der Fleischwaarenfabrik **Tannenhäus** und **Schöneck** den höchsten Punkt der Linie und führt direct nach Bahnhof **Schöneck**.

Von **Schöneck** aus geht die Bahn an der hohen Reuth (einem Gütercomplex) vorüber durch Staatsforsten dem **Wolfsbach** entlang an den **Wolfsteich** mit der Haltestelle **Zwoda**.

Hinter **Zwoda** tritt die Bahn in die **Gunzener** Communwaldung und erhält sodann bei **Gunzen** einen Haltepunkt.

Um von hier aus in das **Ebersbachthal** zu gelangen macht sich ein Tunnel — der einzige auf der ganzen Linie — nöthig, welcher auf eine Länge von 700 Ellen, durch Urgebirgsschiefer laufend, der Ausmauerung schwerlich bedürfen wird. Nach dem Austritt aus selbigem geht die Bahn das **Ebersbachthal** entlang, bei **Breitenfeld** vorüber nach dem Bahnhof **Siebenbrunn-Markneufkirchen**, vorausgesetzt, daß derselbe infolge einer ebenfalls vermessenen Variante nicht unmittelbar an **Markneufkirchen** kommt.

Nachdem die Bahn den Bahnhof **Siebenbrunn-Markneufkirchen** verlassen, führt sie am **Floßgraben** entlang, an **Remtenbach** vorüber nach **Adorf**. In **Adorf** würde, analog wie in **Chemnitz**, wenigstens die Personalhalle des dortigen Bahnhofes mitbenutzt werden können.

In technischer Beziehung ist noch zu erwähnen, daß der Bahnkörper für zwei Gleise mit einer Kronbreite von 14 Ellen berechnet ist. Was den Bahnhof in **Aue** anlangt, so ist zu bemerken, daß derselbe, da er sowohl für die **Schwarzenberger**, wie für die vorliegende Bahn zugleich dienen soll, jedenfalls auf das linke **Muldenufer**, in den Scheitelpunkt der Biegung, welche hier die **Mulde** macht, wird verlegt werden müssen, was wiederum eine kurze Verlegung der **Schwarzenberger** Bahn mit sich bringen würde. Es ist dies deshalb nöthig, weil der dermalige Bahnhof **Aue**, der obwaltenden **Terrainschwierigkeiten** halber, sich an seinem jetzigen **Platze** nicht genügend vergrößern läßt. Für **Aue** geht aus der Verlegung noch nebenbei der **Vortheil** hervor, daß der Bahnhof näher und bequemer an der **Stadt** zu liegen kommt.

Von zwei **Varianten** auf der Strecke **Aue-Adorf** hat die eine den Zweck, die Bahn näher an **Eibenstock**, die andere, schon erwähnte, den, sie näher an **Markneufkirchen** heranzubringen. Von **Einfluß** für das **Ganze** sind sie nicht.

Wichtiger als die Variante **Markneufkirchen** wäre ein neuerdings in **Anregung** gebrachter **Gedanke** von gerade entgegengesetzter Richtung, nämlich der, **Markneufkirchen** noch minder zu berücksichtigen und die Bahn ziemlich direct über **Schöneck** nach der **voigtländischen** Bahn weiterzuführen und sie bei **Leubetha** in dieselbe einmünden zu lassen. Welche von diesen **Modalitäten** die vortheilhafteste ist, müssen seiner Zeit die speziellen **Vorarbeiten** lehren, schon jetzt aber würde der **Anschluß** in **Leubetha** sich besonders empfehlen, wenn die ebenfalls projectirte Linie **Adorf-Markneufkirchen-Falkenau** zur **Ausführung** gelangte. Ueber den **Stand** dieses **Projects** ist jedoch in neuerer Zeit nichts verlautet.

An größeren Kunstbauten kommen nur der Viaduct bei Dittersdorf und der mehrerwähnte Tunnel vor, welcher letzterer übrigens zwar bei directer Fortsetzung der Bahn von Schöneck nach Leubetha, nicht aber auch durch die Variante Markneukirchen vermieden wird; bei letzterer kommt er nur an eine andere Stelle zu liegen.

Die Zweigbahn **Schöneck-Falkenau**, zu der wir nun übergehen, hat ihren Namen von Schöneck nur mitentlehnt, weil dies der nächste größere Ort ist; in Wirklichkeit geht sie bei Zwoda von der Hauptlinie ab. Sie ist im Ganzen

62250 Ellen = 4,7 Meilen

lang, wovon der größere Theil (3,58 Meilen) auf böhmisches Gebiet entfällt.

Der Abzweigungspunkt liegt 992 Ellen über Null, und da Falkenau 522 Ellen über Null liegt, so hat die Bahn 470 Ellen herabzusteigen. Bei den Vermessungen sind, um das hier zu erwähnen, auch für den auf Böhmen kommenden Theil nicht die österreichischen Maße gewählt, sondern der Uebereinstimmung wegen die sächsischen beibehalten worden.

Von obiger Länge an 62250 Ellen sind 46440 Ellen Fall und 15810 Ellen, in verschiedenen Strecken dazwischen vertheilte Horizontale.

Auch hier ergibt das Längenprofil, Beilage IV., das Nähere; die Verhältnisse **des Falles**, in denen die Bahn die nur gedachte Höhe herabgeht, sind:

1 : 45	2520,0 Ellen,
1 : 55	5170,0 "
1 : 80	5760,0 "
1 : 90	1800,0 "
1 : 100	11500,0 "
1 : 120	2400,0 "
1 : 140	2660,0 "
1 : 160	2880,0 "
1 : 200	9000,0 "
1 : 250	2750,0 "

Summa: 46440,0 Ellen.

Horizontale:

15810,0 Ellen.

46440,0 Ellen Fall,

15810,0 " Horizontale.

Sa: 62250,0 Ellen = 4,7 Meilen.

Die vorkommenden **Bögen** sind:

12 Bögen à	450 Ellen Radius,
2 " "	470 " "
17 " "	500 " "
17 " "	600 " "
7 " "	700 " "
11 " "	800 " "
1 " "	900 " "
27 " "	1000 " "

94 Bögen Summa.

28000 Ellen Bogen,

34,259 grade Linie.

Sa.: 62250 Ellen = 4,7 Meilen.

(incl. 3,58 Meilen in Böhmen.)

Bezüglich der Richtung der Zweigbahn und der berührten Ortschaften folgen wir wieder obiger Broschüre.

In unmittelbarer Nähe des Abzweigungspunktes von der Hauptlinie bei dem Haltepunkte **Zwoda** erhält die Zweigbahn einen selbständigen Haltepunkt, beziehentlich in Vereinigung mit dem daselbst für die Hauptlinie schon projectirten Haltepunkte einen Bahnhof, dessen sie bei dem zu erwartenden Verkehre wohl bedürfen wird.

Von da ab folgt auch die Zweigbahn dem natürlichen Wasserlaufe des Zwodabaches und führt entlang der beiden untereinander zusammenhängenden Ortschaften **Zwoda** und **Zwodathal**, geht mittels eines vierhundert Ellen langen und vierzig Ellen hohen Viaductes über den sogenannten Flößgraben, überschreitet auch in Zwodathal die Zwoda und führt nach dem Grenzorte **Klingenthal**, woselbst Bahnhofsanlagen errichtet werden. Dicht hinter Klingenthal überschreitet die Bahn die sächsisch-böhmische Grenze, geht nach Markhausen und immer entlang der Zwodau — wie die Zwoda in Böhmen genannt wird — an der Kupferhammermühle vorbei nach **Graßlitz**, woselbst nach Ueberschreitung der Zwodau zwischen die Dohauer'sche und die Thomas'sche Spinnerei der Bahnhof gelegt wird.

Hierher kommt auch die Zollstation — aus denselben Gründen, aus denen man auf der sächsisch-böhmischen Bahn die Zollstation nicht nach Schöna, sondern nach Bodenbach verlegte.

Von Graßlitz geht die Bahn nach dem sogenannten Jagdhaus, an der Lindenhammermühle, dem Dorfe **Lindenhammer** und der Bleiwäsche vorbei, nach Bahnhof **Bleistadt**, nachdem unterwegs viermal die Zwodau zu überschreiten war.

Etwa eine Stunde nach dem Austritte aus dem Bahnhof Bleistadt wird die Hardenberger Mühle berührt, vorher und nachher aber die Zwodau überschritten, dann führt die Bahn unmittelbar

durch den Hardenberger Hammer, welcher niedergerissen und verlegt werden muß, und nochmals über die Zwodau nach dem Dorfe und Haltepunkte **Werth**.

Mittels eines den dem Schloß Hardenberg gegenüberliegenden Berg durchbohrenden Tunnels würde sich die Niederreißung des Hardenberger Hammers jedenfalls erübrigen, auch die Bahn selbst um etwa 1500 Ellen kürzer werden, doch ist das Nähere hierüber noch nicht festgestellt. Für jetzt ist die Wegreißung des Hammers projectirt, da sich, wenn derselbe in der Nähe wieder errichtet wird, zugleich alle Verbesserungen der Neuzeit bei dessen Neuerrichtung anbringen lassen und somit die Verlegung an sich als ein vielleicht geringerer Nachtheil erscheint und weniger Kosten verursacht, als der Durchbruch eines Tunnels.

Hinter Werth muß die Zwodau wieder überbrückt werden, sodann geht die Bahn an den von Stark'schen Kohenschächten vorüber nach **Davidsthal**, das eine Haltestelle erhält, an dem Dorfe **Zwodau** vorbei, zum letzten, zwölften Male über die Zwodau und mündet in den Bahnhof **Falkenau**, beziehentlich in die projectirte Eger-Carlsbader Bahn.

Was die im Vorigen erwähnten zwölf Brücken über die Zwoda oder Zwodau anlangt, so variiren dieselben bezüglich der Länge von 40 bis 105 Ellen und betreffs der Höhe von 6 bis 15 Ellen. Sonstige größere Kunstbauten neben diesen Brücken und dem Viaduct über den Flößgraben kommen nicht vor.

Die Zweigbahn ist ebenfalls, wie die Hauptlinie, für zwei Gleise mit einer Kronbreite von 14 Ellen projectirt. —

Viel complicirter als die Verhältnisse der Hauptlinie Chemnitz-Mue-Adorf und der Zweigbahn Schöneck-Falkenau sind die der Zweigbahn **Thalheim-Stollberg** trotz ihrer Kürze, was seinen Grund in dem schon eingangsberührten Umstande hat, daß jene dem natürlichen Laufe der Gewässer folgen, diese aber über die Berge führt.

Die vermessene Bahn zweigt, der Anordnung des Special-Comité gemäß, bei **Thalheim** von der Hauptlinie ab und geht neben dieser hin, jedoch höher den Hang hinauf (im Verhältniß 1 : 50, gegen das Verhältniß 1 : 100 der Hauptlinie) bis zur Klaus'schen Spinnerei, wo sie sich rechts über die Hauptlinie biegt und diese sowie die Zwönitz mittels Viaductes überschreitet. Auf dem linken Ufer der Zwönitz ersteigt sie, im Bogen um **Brünlos** führend, die goldne Höhe und fällt dann nach den **Häusern** zu, geht an diesen vorüber, bei dem Schwemnteiche über die Thalheim-Stollberger Straße, zieht sich um den Wischberg nach Vorwerk Feldschlößchen, wendet sich hier wieder und passirt mittels Brücke die Zwönitz-Stollberger Straße, geht zwischen Schloß **Hohneck** und **Stollberg** hindurch, biegt sich um Stollberg herum, wobei sie südlich von Stollberg (bei dem Wallteiche) mittels Brücke die Lößnitz-Stollberger Straße und die Mittelbach überschreitet, zieht sich an der westlichen Seite Stollbergs wieder nördlich, die Delßnitz-Stollberger und Stollberg-Zugauer Chaussee im Niveau überschreitend, und mündet in den anordnungsgemäß unmittelbar an Stollberg herangelegten Bahnhof.

Von hier biegt sich die Bahn wieder rückwärts (südlich) nochmals über die letztgedachte Chaussee, tritt an **Oberwürschnitz** heran, überschreitet bei den Schwemnteichen das Würschnitzthal und geht nun

wieder nördlich am Höhlenteich vorbei, durch das Höhlenholz, im Niveau über die Würschnitz-Delßnitzer Chaussee, und trifft bei dem Höfelschacht auf die **Wüstenbrand-Lugauer Kohlenbahn**.

Diese Linie ist 36600 Ellen = 2,76 Meilen lang.

Eine Variante für das Stück der Bahn von Stollberg aus, hält anfänglich ziemlich dieselbe Richtung inne, überschreitet, statt bei den Schwemnteichen wie Erstere, bei der **Niedermühle** die Würschnitzbach und die Niederwürschnitz-Niederdorfer Chaussee und mündet bei dem Ottoschacht in den andern Arm der **Wüstenbrand-Lugauer Kohlenbahn**. Durch diese Variante wird die Linie ca. 6600 Ellen kürzer, auch etwas einfacher in den Steigungen, da die verlorene Steigung ganz wegfällt, sie hat aber, wie mehrfach eingehalten wurde, den Nachtheil, daß der Ottoschacht nicht die ausdauernde Ergiebigkeit wie der Höfelschacht verspricht. Ein Urtheil hierüber muß kompetenteren Kennern dieser Verhältnisse überlassen werden.

Bei der Vermessung dieser Linie stellte sich jedoch, um auch dies noch hier zu bemerken, eine allem Anscheine nach noch günstigere Linie heraus, wenn man, statt von **Thalheim** aus, die Hauptlinie bei **Dorschemnitz** verläßt, den Bahnhof Stollberg ungefähr 20 bis 25 Minuten von Stollberg ab nach **Niederdorf** zu verlegt und sodann die Bahn nach dem Ottoschacht führt. Um gegen etwaige zeitweilige, z. B. im Winter bei großem Bedarf und massenhaftem Andränge leicht mögliche Störungen in der Kohlenlieferung sich sicher zu stellen, kann man die Bahn vom Ottoschacht zum Höfelschacht verlängern, (Dorschemnitz-Stollberg-Niederdorf-Ottoschacht-Höfelschacht) sie wird dann immer noch kürzer sein als die obige Linie Thalheim-Stollberg-Höfelschacht und auf alle Fälle ist sie besser in den Steigungen, als jene, da die verlorene Steigung ebenfalls wegfällt.

Die Linie Thalheim-Stollberg-Höfelschacht, wie die Variante nach dem Ottoschachte, sind eingleisig mit 8 Ellen Kronbreite projectirt; an Kunstbauten kommen nur die schon genannten vor.

Erstere hat in ihrer ganzen Ausdehnung 42 **Bögen** und zwar

6	mit	einem	Halbmesser	von	450	Ellen,
20	"	"	"	"	500	"
5	"	"	"	"	600	"
1	"	"	"	"	700	"
10	"	"	"	"	1000	"

42 Bögen Summa.

17,748 Ellen Bogen

18,852 „ gerade Linie.

36,600 Ellen = 2,76 Meilen.

Der Abzweigungspunkt bei Thalheim liegt 678 Ellen über Null, von da ab steigt die Bahn bis zu ihrem höchsten Punkte, der goldenen Höhe bei Brünlos, auf eine Länge von 9400 Ellen nach und nach 186 Ellen hinauf, fällt sodann von hier auf 14800 Ellen Länge wieder 218 Ellen herab bis hinter Stollberg, steigt wieder bis an den zweiten Uebergang der Stollberg-Lugauer Chaussee auf

1700 Ellen Länge 18 Ellen empor, fällt auf einer Ausdehnung von circa 6600 Ellen 73 Ellen und steigt schließlich bis ziemlich an den Höfelschacht auf einer Länge von 1400 Ellen 14 Ellen empor.

Im Ganzen ergeben sich hierbei:

Steigungen:

2925	Ellen im Verhältniß	1 : 45,
6050	„ „ „	1 : 50,
3200	„ „ „	1 : 100,
<hr/>		
12175	Ellen Summa.	

Fall:

2320	Ellen im Verhältniß	1 : 40,
5535	„ „ „	1 : 45,
1050	„ „ „	1 : 50,
1260	„ „ „	1 : 60,
2850	„ „ „	1 : 75,
800	„ „ „	1 : 80,
2000	„ „ „	1 : 100.
<hr/>		
15815	Ellen Summa.	

Horizontale:

8610 Ellen.

Bei der Linie Thalheim-Stollberg-Ottoſchacht kommt die verlorene Steigung in Wegfall. Bei dieser steigt nämlich die Bahn von Thalheim bis zur goldnen Höhe wie oben auf 9400 Ellen Ausdehnung 186 Ellen empor und fällt sodann bis vor den Ottoſchacht auf 17400 Ellen Länge 288 Ellen tief herab.

Die Verhältnisse dieser Linie sind:

Steigungen:

2925	Ellen im Verhältniß	1 : 45,
6050	„ „ „	1 : 50.
<hr/>		
8975	Ellen Summa.	

Fall:

2320	Ellen im Verhältniß	1 : 40,
5535	„ „ „	1 : 45,
1050	„ „ „	1 : 50,
3900	„ „ „	1 : 52,
800	„ „ „	1 : 80.
<hr/>		
13605	Ellen Summa.	

Horizontale:

7520 Ellen.

Das Nähere über die Steigungsverhältnisse ergibt sich aus dem Längenprofile Beilage III.

Zu erwähnen ist hierbei nur noch, daß die Horizontalen durchgehend, auch bei der Variante, so zwischen die Steigungen und Gefälle vertheilt sind, daß sie den Betrieb thunlichst erleichtern.

Fassen wir auf dem gesammten Projecte, Haupt- und Nebenlinien vereint, betreffs der Krümmungen und Steigungen die bisher erlangten Resultate zusammen, so ergeben sich für das Gesamtproject folgende Verhältnisse:

Hauptlinie Chemnitz = Aue = Adorf . . .	88963,8 Ellen Bogen	103991,2 Ellen gerade Linie.
Zweiglinie Thalheim = Stollberg = Lugau .	17748,0 " "	18852,0 " " "
" " Schöneck = Falkenau . . .	28000,0 " "	34250,0 " " "

Summa 134711,8 Ellen Bogen 157093,2 Ellen gerade Linie.

Summa Summarum 291805 Ellen = **22,03** Meilen.

Hauptlinie Chemnitz = Aue = Adorf . . .	115216,5 Ell Steig.	45222,0 Ell Fall	32516,5 Ell Horizont.
Zweiglinie Thalheim = Stollberg = Lugau .	12175,0 " "	15815,0 " "	8610,0 " "
" " Schöneck = Falkenau . . .	— " "	46440,0 " "	15810,0 " "

Summa 127391,5 Ell. Steig. 107477,0 Ell. Fall 56936,5 Ell. Horizont.

Summa Summarum 291805 Ellen = **22,03** Meilen.

Um aber, die Steigungen anlangend, einen vergleichenden Blick auf andre Bahnen Sachsens werfen zu können, wenn diese auch nur zum Theil in den oberen Strichen des Erzgebirges oder anderer Terrainerhöhungen sich bewegen, führen wir einige derselben an. Es hat nämlich:

Benennung der Bahnen.	Steigungsverhältnisse und Längen in Ellen.									
	1 : 40	1 : 50	1 : 55	1 : 60	1 : 65	1 : 68	1 : 70	1 : 80	1 : 90	1 : 95
Charandt-Freiberg . . .	13536	450	.	.	.	.	3752	.	.	.
Chemnitz-Annaberg . . .	.	.	.	.	.	5472	7365	.	.	.
Dresden-Bauzen . . . .	.	.	3000	.	1800	.	.	.	5038	.
Freiberg-Chemnitz . . .	.	.	.	8282	.	.	.	1849	.	.
Niederschlema-Schneeberg	4280	2300	.	750	.	.	.	.	.	.
Herlasgrün-Eger . . . .	.	.	.	9606	1300	.	.	20437	2565	3312

Aus einer Vergleichung dieser hier verzeichneten Steigungen mit den oben angegebenen Steigungen des vorliegenden Projectes ersieht man, daß das Letztere, den Verhältnissen angemessen, jenen Bahnen vollkommen ebenbürtig ist, da nur bei den Höhenübergängen, der Natur der Sache nach, eine kurze und daher minder schwierige Verschärfung eintritt. —

Haben wir bisher gesehen, warum und wie die hier fraglichen Bahnen gebaut werden sollen, so fragen wir nunmehr: **was kostet es aber, diese Bahnen zu bauen?** Die Antwort hierauf kann natürlich nur an der Hand der Erfahrung gegeben werden, indem man dabei den Maßstab dessen anlegt, was ähnliche Gebirgsbahnen bereits gekostet haben.

Zwar hat man leider in Sachsen mehrfach betrübende Erfahrungen mit solchen Bahnen machen müssen, welche durch croupirtes oder gar gebirgiges Terrain gehen, und diese Erfahrungen scheinen beinahe gegen den Bau unsrer Bahnen zu sprechen. Wir glauben aber auch, daß umgekehrt gerade die gemachten Erfahrungen, verständig benutzt, es ermöglichen, praktischer und billiger als früher zu bauen. Obenan steht hier, wie schon im Eingang angedeutet wurde, die Verlegung der Bahnen in die Flußthäler, in zweiter Linie steht die thunlichste Vermeidung kostspieliger Kunstbauten, wie langer Tunnel, hoher Viaducte, durch Unbequemung an die lokalen Terrainverhältnisse, und das Dritte ist eine derartige Anlegung der Bahn, daß auf billigstem und gefahrlosesten Wege möglichst große Massen bewegt werden können. Namentlich Letzteres ist nöthig bei Bahnen, welche, wie die vorliegenden, Eisen, Kohlen, Getreide, Baumwolle, also Massengüter als ihre Hauptfracht führen sollen. In allen diesen Beziehungen wird man bei den vorliegenden Bahnen wenigstens das Bestreben, die früheren Erfahrungen auszunutzen, erkennen, wenn auch bei dereinstiger Anfertigung spezieller Vorarbeiten noch mannichfache Modificationen sich nöthig, oder doch wünschenswerth zeigen sollten.

Nur durch strengste Befolgung dieser Regeln ist es möglich geworden, die Bahnen so schlicht und einfach zu projectiren, wie sie sich nach obiger Beschreibung darstellen, und ihnen solche Verhältnisse zu geben, wie man sie von Bahnen, die sich beinahe ausschließlich in dem obersten Gebirge bewegen, auf den ersten Blick gewiß nicht erwarten könnte. Nur so ist es auch ferner möglich geworden, den Herstellungspreis derselben auf folgende Ziffer herabsetzen zu dürfen:

bei Chemnitz = Aue = Adorf auf	. . .	6,239100	Thlr.
„ Thalheim = Stollberg = Lugau auf	. . .	927600	„
„ Schöneck = Falkenau auf	. . .	1,941380	„
		<hr/>	
		Sa.	9,108080 Thlr.

Es berechnen sich diese Summen, wie die nachstehenden Auszüge der gefertigten Anschläge ergeben, im Speziellen wie folgt:

A. Hauptlinie Chemnitz-Aue-Adorf.

Tit. I. Grunderwerbungen und Nutzungsentzündigungen.

1) Für 772 Scheffel Land*) im Preise von 80 bis 1200 Thlr.	244070 Thlr.	— —
2) Für Ankauf und Umdeckung von Gebäuden	22100 "	— —
3) Entschädigungen für vereitelte Nutzungen an Feldfrüchten, für Leitung des Erwerbungsgeschäftes, Vermessungs-, Bonitirungs- und Taxationskosten zc.	60000 "	— —
	Sa. 326170 Thlr.	— —

Tit. II. Erdarbeiten.

1) 11,113081 Kubik-Ellen Boden zu bewegen zur Bildung des Planums	1,021430 Thlr.	— —
2) Erdarbeiten bei den Niveauübergängen, Straßen-Unter- und Ueberführungen	30000 "	— —
3) Für Abräumen von Boden und Rasen, Planirung des Dammschüttungs- boden, Herstellung von Gräben	10200 "	— —
4) Erdarbeiten auf den Bahnhöfen	28800 "	— —
5) Für Darleihung von Hilfsgleisen und Geräthschaften, Herstellung von In- terimsbrücken zc.	111040 "	— —
	Sa. 1,221470 Thlr.	— —

Tit. III. Befestigungen der Böschungen.

1) Für Befestigungen der Böschungen durch Rasen, Steinpflaster, für Schutz- gräben	45000 Thlr.	— —
2) Für Anlegung von Futtermauern	208500 "	— —
	Sa. 253500 Thlr.	— —

Tit. IV. Einfriedigungen.

Für Zaune, Schutzgebäude, Schneezäune, lebendige Hecken, Baumpflanzungen	15000 Thlr.	— —
	Sa. 15000 Thlr.	— —

Tit. V. Wegübergänge.

1) 231 Niveauübergänge von Dorfwegen, Wirthschaftswegen und Chauffeen	18485 Thlr.	— —
2) 49 Weg-Unter- und Ueberführungen	163760 "	— —
	Sa. 182245 Thlr.	— —

*) 133 ¹ / ₂ Scheffel Feld und Wiese	39510 Thlr.	— —
335 " Wiese	105334 "	— —
199 " Wald	25981 "	— —
16 ¹ / ₂ " Gartenland	38775 "	— —
60 " zu Bahnhofsanlagen	26700 "	— —
28 " zur Weg- und Flußregulirung	7762 "	— —
	Sa. wie oben.	

Tit. VI. Durchlässe und kleine Brücken.

1) 137 Deck- und offene Schleußen	52646 Thlr. — —
2) 162 Bölschleußen (bis zu einer lichten Weite von 15 Ellen)	195651 „ — —
<hr/>	
Sa.	248297 Thlr. — —

Tit. VII. Größere Brücken.

1) 23 Brücken*) über die Zwönitz, theils Eisenconstruction, theils gewölbte Brücken	131200 Thlr. — —
2) Dittersdorfer Viaduct, 300 Ellen lang, 65 Ellen hoch, 7 Bögen	220000 „ — —
3) 1 Auebachbrücke, 15 Ellen weit und 20 Ellen hoch	8000 „ — —
4) 1 Schwarzwasserbrücke, 30 Ellen weit und 8 Ellen hoch	5400 „ — —
5) 14 Muldenbrücken**), theils Eisenconstruction, theils gewölbte Brücken	119320 „ — —
<hr/>	
Sa.	483920 Thlr. — —

Tit. VIII. Tunnel.

Für den zwischen Gunzen und Breitenfeld gelegenen 700 Ellen langen Tunnel	210000 Thlr. — —
<hr/>	
Sa	210000 Thlr. — —

Tit. IX. Oberbau.

1) Für 14,57 Meilen einfaches Gleis***), einschließlich Bettung, Schwellen, Schienen, Unterlagsplatten, Nägel, Kuppelungen zc.	1,020000 Thlr. — —
2) Für Anlage von mehren Gleisen und Weichen auf den Bahnhöfen und Haltestellen zc.	102000 „ — —
<hr/>	
Sa.	1,122000 Thlr. — —

*) 1 Brücke mit 2 Deffnungen à 20 Ellen weit.

7	"	"	1	"	"	30	"	"
1	"	"	2	"	"	20	"	"
9	"	"	1	"	"	25	"	"
5	"	"	1	"	"	20	"	"

23 Brücken Sa.

**) 1 Brücke mit 1 Deffnung à 30 Ellen weit.

1	"	"	2	"	"	30	"	"
1	"	"	2	"	"	30	"	und
			2	"	"	6	"	"
1	"	"	1	"	"	25	"	"
2	"	"	1	"	"	26	"	und
			2	"	"	6	"	"
7	"	"	2	"	"	25	"	"
1	"	"	1	"	"	30	"	und
			2	"	"	6	"	"

14 Brücken Sa.

***) Zuerst wird nur ein einfaches Gleis gelegt, der Bahnkörper selbst aber ist für zwei Gleise eingerichtet; macht der gesteigerte Verkehr, wie mit voller Zuversicht anzunehmen ist, ein zweites Gleis nöthig, dann kann dessen Anlegung aus den Erträgnissen des Betriebes, wie dies auch bei andern Bahnen der Fall, jeder Zeit nach Bedürfniß erfolgen.

Tit. X. Signale.

Für Anlage von optischen und electromagnetischen Telegraphen nebst allem Zubehör	75000 Thlr.	— —
	Sa.	75000 Thlr. — —

Tit. XI. Bahnhöfe.

1) Für den Bahnhof Chemnitz: (Stationsgebäude, Locomotivenremise mit Wasserstation, Kohlen-, Wagen- und Güterschuppen, (Ober-Bahnwärterhaus, Bahnwärterhaus, Schlosser- und Schmiedewerkstatt, Brunnen und Rampen)	142400	Thlr. — —
2) Für den Bahnhof Adorf: (Stationsgebäude, Locomotivenremise mit Wasserstation, Kohlen- und Güterschuppen, Beamtenwohnung und Schmiede, Ober-Bahnwärterhaus, Brunnen und Rampen)	95000	„ — —
3) Für die Bahnhöfe: Thalheim, Aue, Schönheide, Zwoda (ein jeder bestehend aus: Stationsgebäude, Locomotivenremise mit Wasserstation, Kohlen-, Wagen- und Güterschuppen, Bahnwärterhaus, Brunnen und Rampen)	292000	„ — —
4) Für die Bahnhöfe: Einsiedel, Burkhardtsdorf, Zwönitz, Löbnitz, Rautenkranz, Schöneck, Siebenbrunn (ein jeder bestehend aus: Stationsgebäude, Güterschuppen, Wagenremise u.)	212800	„ — —
5) Für die Haltestellen: Alt-Chemnitz, Erfenschlag, Meinersdorf, Bockau, Blauenthal, Friedrichsgrün und Gunzen (eine jede bestehend aus Betriebsgebäude mit Warteraum, Ober-Bahnwärter- und Bahnwärterhaus, Güterschuppen)	75500	„ — —
	Sa.	817700 Thlr. — —

Tit. XII. Flußregulirungen.

Ausgrabung des neuen Flußbettes, Abpflasterung der Böschungen mit Bruchsteinen:

1) 5 Zwönitzregulirungen	4000	Thlr. — —
2) 20 Muldenregulirungen	12530	„ — —
3) außergewöhnliche Arbeiten dabei	5000	„ — —
	Sa.	21530 Thlr. — —

Tit. XIII. Betriebsmittel.

1) 20 Locomotiven à 15000 Thlr.	300000	Thlr. — —
2) 20 Tender à 2000 Thlr.	40000	„ — —
3) 30 Personenwagen I. und II. Classe à 1500 Thlr.	45000	„ — —
4) 45 Personenwagen III. Classe à 1000 Thlr.	45000	„ — —
	Latus	430000 Thlr. — —

	Transport	430000 Thlr.	— —
5) 90 verdeckte Güterwagen à 800 Thlr.		72000	" — —
6) 150 Lowrys à 600 Thlr.		90000	" — —
7) 4 Schneepflüge à 500 Thlr.		2000	" — —
8) 4 Dresinen à 200 Thlr.		800	" — —
9) Betriebsgeräthe in runder Summe		10000	" — —
10) Reservestücken		35000	" — —
	Sa.	639800 Thlr.	— —

Tit. XIV. Verwaltungskosten.

1) Verwaltungskosten (Gehalte der Directionsmitglieder, Ingenieure, Beamten zc.)	63268 Thlr.	— —
2) Kosten für generelle und specielle Vorarbeiten	22000	" — —
	Sa.	85268 Thlr. — —

Tit. XV. Insgemein.

Hierher gehören Elementarschäden der Bauobjecte, eintretende höhere Löhne,
Preiserhöhungen der Materialien zc.

	173100 Thlr.	— —
	Sa.	173100 Thlr. — —

Tit. XVI. Zinsen während der Bauzeit.

Bauzeit drei Jahre, ratenweise Einzahlung, Zinsfuß 5 %, ungefähr	297100 Thlr.	— —
	Sa.	297100 Thlr. — —

Recapitulation.

Tit. I. Grunderwerbungen	326170 Thlr.	— —
" II. Erdarbeiten	1221470	" — —
" III. Befestigungen der Böschungen	253500	" — —
" IV. Einfriedigungen	15000	" — —
" V. Wegübergänge	182245	" — —
" VI. Durchlässe und kleine Brücken	248297	" — —
" VII. Größere Brücken	483920	" — —
" VIII. Tunnel	210000	" — —
" IX. Oberbau	1122000	" — —
" X. Signale	142000	" — —
" XI. Bahnhöfe	817700	" — —
" XII. Flußregulirungen	21530	" — —
" XIII. Betriebsmittel	639800	" — —
" XIV. Verwaltungskosten	85268	" — —
" XV. Insgemein	173100	" — —
" XVI. Zinsen	297100	" — —
	Sa. Sarum.	6,239100 Thlr. — —

B. Zweiglinie Thalheim-Stollberg-Lugau.

Tit. I. Grunderwerbungen und Nutzungsentichädigungen.

1) Für 137,6 Scheffel Land*) im Preise von 100 bis 800 Thlr.	40594 Thlr. — —
2) Für Ankauf und Umdeckung von Gebäuden	2150 „ — —
3) Entschädigungen für vereitelte Nutzungen an Feldfrüchten, für Leitung des Erwerbungsgeschäftes, Vermessungs-, Bonitirungs- und Taxationskosten zc.	7250 „ — —
	Sa. 49994 Thlr. — —

Tit. II. Erdarbeiten.

1) 2,203730 Kubik-Ellen Boden zu bewegen zur Bildung des Planums**)	133430 Thlr. — —
2) Erdarbeiten bei den Niveauübergängen, Straßen-Unter- und Ueberführungen	5500 „ — —
3) Boden und Rasen abzuräumen, Dammschüttungsboden zu planiren, Gräben herzustellen	13340 „ — —
4) Für Erdarbeiten auf den Bahnhöfen	4500 „ — —
5) Für Darleihung von Hilfsgleisen und Geräthschaften, Herstellung von Interimsbrücken	7840 „ — —
	Sa. 164610 Thlr. — —

Tit. III. Befestigungen der Böschungen.

1) Für Befestigungen der Böschungen durch Rasen, Steinpflaster, für Schutzgräben zc.	13750 Thlr. — —
	Sa. 13750 Thlr. — —

Tit. IV. Einfriedigungen.

1) Für Zäune, Schutzgebäude, Schneezäune, lebendige Hecken und Baumpflanzungen	4125 Thlr. — —
	Sa. 4125 Thlr. — —

Tit. V. Wegübergänge.

1) 61 Niveauübergänge von Dorfswegen, Wirthschaftswegen und Chaussees	3590 Thlr. — —
2) 16 Weg-Unter- und Ueberführungen	58900 „ — —
	Sa. 62490 Thlr. — —

*) 90,5 Scheffel Feld und Wiese	27750 Thlr. — —
16,6 „ Wiese	6442 „ — —
21,2 „ Wald	2502 „ — —
3,3 „ Gartenland	1499 „ — —
6,0 „ zu Bahnhofsanlagen	2400 „ — —

Sa. wie oben.

**) Diese verhältnißmäßig geringe Ziffer erklärt sich daher, daß, wie oben schon erwähnt, der Bahnkörper nur für ein Gleis hergestellt wird, welches, da die Bahn hauptsächlich nur Kohlenbahn sein wird, dem Bedürfniß genügt.

Tit. VI. Durchlässe und kleine Brücken.

1) 13 Deck- und offene Schleußen	2190 Thlr. — —
2) 31 Wölbschleußen	35670 „ — —
	Sa. 37860 Thlr. — —

Tit. VII. Größere Brücken.

1) Viaduct über das Zwönitzthal, 32 Ellen hoch, 5 Bögen à 30 Ellen weit	55000 Thlr. — —
2) Brücke über das Stollberger Thal, 31 Ellen hoch, 3 Bögen à 30 Ellen weit	25000 „ — —
3) Brücke über die Würschnitzbach, 16 Ellen hoch, 2 Bögen à 20 Ellen weit	15000 Thlr. — —
	Sa. 95000 Thlr. — —

Tit. VIII. Oberbau.

1) Für 2,76 Meilen einfaches Gleis mit Bettung, Schwellen, Schienen, Unterlagsplatten etc	193200 Thlr. — —
2) Für Anlage von mehreren Gleisen und Weichen auf den Bahnhöfen und Haltepunkten	19320 „ — —
	Sa. 212520 Thlr. — —

Tit. IX. Signale.

1) Für optische und electromagnetische Telegraphen nebst allem Zubehör	13800 Thlr. — —
	Sa. 13800 Thlr. — —

Tit. X. Bahnhöfe.

1) Für Anlage des Bahnhofes in Brünlos (Beamtenhaus, Güterschuppen, Wagenrampen)	9000 Thlr. — —
2) Für Anlage des Bahnhofes in Stollberg (Beamtenhaus, Güterschuppen, Bahnwärterhaus, Personenwagenschuppen, Laderampen	24000 „ — —
3) Für Vergrößerung des Bahnhofes in Lugau *)	25000 „ — —
	Sa. 58000 Thlr. — —

Tit. XI. Betriebsmittel.

1) 3 Locomotiven à 15000 Thlr.	45000 Thlr. — —
2) 3 Tender à 2000 Thlr.	6000 „ — —
3) 5 Personenwagen I. und II. Classe à 1500 Thlr.	7500 „ — —
4) 9 Personenwagen III. Classe à 1000 Thlr.	9000 „ — —
	Latus 67500 Thlr. — —

*) Obwohl die Bahn selbst nur bis zum Höfelschachte oder Ottoschacht zu bauen ist und von da ab die Wüstenbrand-Lugauer Zweigbahn beginnt, so wird doch auch der Bahnhof Lugau mitbenutzt werden, weil der Verkehr der Züge von Station zu Station stattfindet und nur das Einladen der Kohlen an den Schächten erfolgt.

	Transport	67500 Thlr.	— —
5) 20 verdeckte vierrädrige Güterwagen à 800 Thlr.		16000	" — —
6) 35 vierrädrige offene Güterwagen à 600 Thlr.		21000	" — —
7) Betriebsgeräthe		1500	" — —
8) Reservestücken		7500	" — —
	Sa.	113500 Thlr.	— —

Tit. XII. Verwaltungskosten.

1) Verwaltungskosten (Gehalte der Directionsmitglieder, Ingenieure, Beamten zc.)	15000	" — —
2) Kosten für generelle und specielle Vorarbeiten	2750	" — —
	Sa.	17750 Thlr. — —

Tit. XIII. Insgemein.

1) Hierher gehören Elementarschäden der Bauobjecte, eintretende höhere Löhne und Preiserhöhungen der Materialien zc.	40000 Thlr.	— —
	Sa.	40000 Thlr. — —

Tit. IV. Zinsen während der Bauzeit.

1) Bauzeit 2 Jahre, Raten-Einzahlung, Zinsfuß 5 %, ungefähr	44200 Thlr.	— —
	Sa.	44200 Thlr. — —

Recapitulation.

Tit. I. Grunderwerbungen	49994 Thlr.	— —
" II. Erdarbeiten	164610	" — —
" III. Befestigungen der Böschungen	13750	" — —
" IV. Einfriedigungen	4125	" — —
" V. Weg-Unter- und Ueberführungen	62490	" — —
" VI. Durchlässe und kleine Brücken	37860	" — —
" VII. Größere Brücken	95000	" — —
" VIII. Oberbau	212520	" — —
" IX. Signale	13800	" — —
" X. Bahnhöfe	58000	" — —
" XI. Betriebsmittel	113350	" — —
" XII. Verwaltungskosten	17750	" — —
" XIII. Insgemein	40000	" — —
" XIV. Zinsen	44200	" — —
	Sa. Sarum.	927600 Thlr. — —

C. Zweiglinie Schöneck-Falkenau.

Tit. I. Grunderwerbungen und Nutzungsentwädigungen.

1) Für 294 $\frac{1}{2}$ Scheffel Land*) von 100 Thlr. bis 1000 Thlr.	73476 Thlr.	— —
2) Für Ankauf und Umdeckung von Gebäuden	19225	" — —
3) Entwädigungen für vereitelte Nutzungen an Feldfrüchten, für unterbrochene Communication, für Leitung des Erwerbungsgefchäfts, Vermessungs-, Bonitirungs- und Taxationskosten u.	14100	" — —
Sa.	106801 Thlr.	— —

Tit. II. Erdarbeiten.

1) 4,163992 Kubik-Ellen Boden zu bewegen zu Bildung des Planums	321725 Thlr.	— —
2) Erdarbeiten bei den Niveauübergängen, Straßen-Unter- und Ueberführungen	7520	" — —
3) Für Abräumen von Boden und Rasen, Planirung von Dammschüttungsboden, Herstellung von Gräben	32200	" — —
4) Erdarbeiten auf den Bahnhöfen	9300	" — —
5) Für Darleihung von Hilfsgleisen und Geräthschaften, Herstellung von Interimsbrücken	16950	" — —
Sa.	387695 Thlr.	— —

Tit. III. Befestigungen der Böschungen.

1) Für Befestigungen der Böschungen durch Rasen, Steinpflaster, für Schutzgräben	14100 Thlr.	— —
2) Für Anlegung von Futtermauern	59560	" — —
Sa.	73660 Thlr.	— —

Tit. IV. Einfriedigungen.

1) Für Zäune, Schutzgebäude, Schneezäune, lebendige Hecken und Baumpflanzungen	4700 Thlr.	— —
Sa.	4700 Thlr.	— —

*)	43,5 Scheffel	Wiese und Feld	13177 Thlr.
	135,0	" Wiese	37822 "
	82,0	" Wald	10024 "
	6,0	" Gartenland	4503 "
	18,5	" zu Bahnhofsanlagen	5300 "
	9,5	" zu Weg- und Flußverlegungen	2650 "

Sa. wie oben.

Tit. V. Wegübergänge.

1) 64 Niveauübergänge von Dorfswegen, Wirthschaftswegen und Chauffeen	4305 Thlr. — —
2) 18 Weg-Unter- und Ueberführungen	62400 „ — —
	Sa. 66705 Thlr. — —

Tit. VI. Durchlässe und kleine Brücken.

1) 51 Deck- und offene Schleußen	8577 Thlr. — —
2) 70 Wölb- und offene Schleußen	56632 „ — —
	Sa. 65209 Thlr. — —

Tit. VII. Größere Brücken.

1) 12 Brücken*) über die Zwodau, theils Eisenconstruction, theils gewölbte Brücken	95000 Thlr. — —
2) Viaduct über das Thal der Wolfsbach, 400 Ellen lang, 40 Ellen hoch, 10 Bögen	180000 „ — —
	Sa. 275000 Thlr. — —

Tit. VIII. Oberbau.

1) Für 4,7 Meilen einfaches Gleis**) incl. Bettung, Schwellen, Schienen, Unterlagsplatten, Nägel, Kuppelungen, Befestigungen und Justiren der Gleise	329000 Thlr. — —
2) Für Anlage von mehreren Gleisen und Weichen auf den Bahnhöfen und Haltepunkten	32900 „ — —
	Sa. 361900 Thlr. — —

Tit. IX. Signale.

1) Für optische und electromagnetische Telegraphen nebst allem Zubehör	23500 Thlr. — —
	Sa. 23500 Thlr. — —

Tit. X. Bahnhöfe.

1) Für die Bahnhöfe Klingenthal und Bleistadt: (Güterschuppen, Stationsgebäude, Bahnwärterhaus, Planirung des Bahnhofes, Brunnen, Wagenrampen)	26500 Thlr. — —
	Latus 26500 Thlr. — —

*) 1 Brücke mit 1 Oeffnung à 26 Ellen weit.

1	"	"	3	"	à 25	"	"
1	"	"	2	"	à 30	"	"
2	"	"	2	"	à 24	"	"
1	"	"	2	"	à 16	"	"
2	"	"	2	"	à 12	"	"
2	"	"	2	"	à 20	"	"
2	"	"	2	"	à 15	"	"

12 Brücken Sa.

**) Hier gilt dasselbe, was oben bei der Hauptlinie über die Legung des zweiten Gleises gesagt wurde.

	Transport	26500 Thlr.	— —
2) Für den Bahnhof Grasslitz: (Stationsgebäude mit Zoll- und Steuerdirection, Güterschuppen, Bahnwärterhaus, Wasserstation, Coakschuppen, Locomotivenremise, Personenwagenschuppen, Planirungsarbeiten, Brunnen, Wagenrampen)		71000	„ — —
3) Für den Bahnhof Falkenau: (Stationsgebäude, Güterschuppen, Bahnwärterhaus, Wasserstation, Coakschuppen, Locomotivenremise, Werkstattgebäude, Personenwagenschuppen, Planirungsarbeiten, Brunnen, Wagenrampen)		97800	„ — —
4) Für die Haltestellen Werth und Davidsthal: (Betriebsgebäude mit Wohnung des Oberbahnwärters, Güterschuppen, Planirungsarbeiten, Brunnen, Wagenrampen)		16400	„ — —
	Sa.	211700 Thlr.	— —

Tit. XI. Flußregulirungen.

Das neue Flußbett auszugraben und die Böschungen mit Bruchsteinen abzupflastern und zwar

1) 10 Zwodauregulirungen	5380 Thlr.	— —
2) 3 Mühlgrabenregulirungen	426	„ — —
	Sa.	5806 Thlr. — —

Tit. XII. Betriebsmittel.

1) 4 Locomotiven à 15000 Thlr.	60000 Thlr.	— —
2) 4 Tender à 2000 Thlr.	8000	„ — —
3) 8 Personenwagen I. und II. Classe à 1500 Thlr.	12000	„ — —
4) 12 Personenwagen III. Classe à 1000 Thlr.	12000	„ — —
5) 30 vierräderige verdeckte Güterwagen à 800 Thlr.	24000	„ — —
6) 50 vierräderige offene Güterwagen à 600 Thlr.	30000	„ — —
7) 1 Schneepflug à 500 Thlr.	500	„ — —
8) 2 Dresinen à 200 Thlr.	400	„ — —
9) Betriebsgeräthe in runder Summe	1200	„ — —
10) Reservestücken zc.	10000	„ — —
	Sa.	158100 Thlr. — —

Tit. XIII. Verwaltungskosten.

1) Verwaltungskosten (Gehalte der Directionsmittglieder, Ingenieure, Beamten zc.)	30000 Thlr.	— —
2) Kosten für generelle und specielle Vorarbeiten	7050	„ — —
	Sa.	37050 Thlr. — —

Tit. XIV. Insgemein.

1) Hierher gehören Elementarschäden der Bauobjecte, eintretende höhere Löhne und Preiserhöhungen der Materialien zc.	71112 Thlr. — —
	<u>Sa. 71112 Thlr. — —</u>

Tit. XV. Zinsen während der Bauzeit.

1) Bauzeit zwei Jahr, ratenweise Einzahlung, Zinsfuß 5 %, ungefähr	92442 Thlr. — —
	<u>Sa. 92442 Thlr. — —</u>

Recapitulation.

Tit. I. Grunderwerbungen	106801 Thlr. — —
„ II. Erdarbeiten	387695 „ — —
„ III. Befestigung der Böschungen	73660 „ — —
„ IV. Einfriedigungen	4700 „ — —
„ V. Wegübergänge	66704 „ — —
„ VI. Durchlässe und kleine Brücken	65209 „ — —
„ VII. Größere Brücken	275000 „ — —
„ VIII. Oberbau	361900 „ — —
„ IX. Signale	23,500 „ — —
„ X. Bahnhöfe	211700 „ — —
„ XI. Flußregulirungen	5806 „ — —
„ XII. Betriebsmittel	158100 „ — —
„ XIII. Verwaltungskosten	37050 „ — —
„ XIV. Insgemein	71112 „ — —
„ XV. Zinsen	92442 „ — —
	<u>Sa. Sarum. 1,941380 Thlr. — —</u>

Hauptzusammenstellung.

Kostenanschlag der Hauptlinie Chemnitz = Aue = Adorf	6,239100 Thlr. — —
Kostenanschlag der Zweiglinie Thalheim = Stollberg = Lugau	927600 „ — —
Kostenanschlag der Zweiglinie Zwoda = Falkenau	1,941380 „ — —
	<u>Sa. Sarum. 9,108080 Thlr. — —</u>

Alle diese im Vorstehenden aufgeführten Ziffern, welche aus der Zusammenziehung der für jede einzelne Strecke, bei deren Vermessung gefertigten Anschläge entstanden sind, können natürlich nicht den Anspruch auf unbedingte Richtigkeit, auf untrügliche Sicherheit machen, aber den können sie erheben, daß sie mit größter Gewissenhaftigkeit und möglichster Umsicht angefertigt sind. Auf eine weitergehende Specialisirung und besondere Motivirung der einzelnen Posten konnte nicht eingegangen werden, weil dies hätte weit über den Zweck dieses Buches hinausführen müssen; doch steht gewiß zu hoffen, daß auch der im Eisenbahnsache minder Kundige in den beigebrachten Zahlen wenigstens soviel Anhalt gefunden hat, um sich, wenn er an dem Projecte regeren Antheil nimmt und sich ein eignes Urtheil über dasselbe bilden will, bei Sachverständigen weiteren erforderlichen Rathes erholen zu können.

Nehmen wir also die im Vorstehenden berechneten Summen als richtig an, so ergibt sich für die einzelne Meile ein Herstellungspreis von ungefähr

- 427000 Thlr. — — bei der Hauptlinie Chemnitz-Aue-Aldorf,
- 331000 „ — — bei der Zweigbahn Thalheim-Stollberg-Lugau und
- 413000 „ — — bei der Zweigbahn Schöneck-Falkenau.

Um nun wenigstens einigermaßen eine Probe für die Zuverlässigkeit unseres Zifferwerks bieten zu können, lassen wir ein aus amtlicher Quelle geschöpftes Verzeichniß der sämtlichen sächsischen Bahnen und ihrer pro Meile berechneten Herstellungskosten folgen.

Benennung der Bahnen.	Die Bahn führt von	Betrag pr. Meile Bahnlänge.	
		Thlr.	Ngr.
Staatsbahnen.			
Westliche Staatseisenbahn . . .	a) Leipzig nach <u>Zwickau</u> Hof	754062	—
	(sächsisch-bayrische Bahn)		
	b) Zwickau nach <u>Schneeberg</u> Schwarzenberg	496582	—
	(obererzgeb. Bahn)		
Westliche Staatseisenbahn . . .	c) Miesä nach <u>Gößnitz</u> Zwickau	657273	—
	(niedererzgeb. Bahn)		
	a) Tharandt nach Freiberg	894919	—
	b) Altstadt-Dresden nach Bodenbach	916504	—
	c) Neustadt-Dresden nach Görlitz	599925	—

Benennung der Bahnen.	Die Bahn führt von	Betrag pr. Meile Bahnlänge.	
		Thlr.	Rgr.
Privatbahnen.			
a) In Staatsverwaltung.			
Chemnitz-Würschitz	Lugau nach Würstenbrand	250145	—
Löbau-Zittau	Löbau nach Zittau	616623	—
Zittau-Reichenberg	Zittau nach Reichenberg	1,016935	—
b) In Privatverwaltung.			
Leipzig-Dresden	Leipzig nach <u>Röderau</u> Meißen	607337	—
Pristewitz-Großenhain	Pristewitz nach Dresden Großenhain	118000	—
Albertsbahn	Dresden nach <u>Charandt</u> Steinkohlenwerke	568376	—

Die hier ersichtlichen Ziffern sind zwar fast überall um ein Bedeutendes höher, als die in obigen Anschlägen ausgeworfenen, aber es ist zu erwägen, daß die hier verzeichneten Bahnen grade die sind, bei welchen man die Erfahrungen gesammelt hat, durch deren Anwendung unser Project billiger zu stehen kommt. Ueber die Herlasgrün-Eger und die Annaberger Bahn waren definitive Zahlen noch nicht ausgeworfen, doch weiß man schon jetzt soviel mit Bestimmtheit, daß auch sie billiger, als die hier verzeichneten Linien zu stehen kommen.

Von Letzteren bietet für die Richtigkeit unsrer Ansätze die Schwarzenberger Bahn einen schlagenden Beweis, obwohl allerdings dieselbe nur eingleisig ist. Sie ist eine der letztgebauten und obwohl sie bis ins Herz des Obererzgebirges führt, kostet doch die Meile nur 496000 Thlr., während selbst die immer im ebenen Lande hinführende, aber noch ohne die Hilfe gesammelter Erfahrungen erbaute Leipzig-Dresdner Bahn 607000 Thlr. pro Meile gekostet hat. Es sei aber gestattet, auf den schon oben erwähnten Umstand hinzuweisen, daß die Schwarzenberger und in neuerer Zeit die Annaberger Bahn mit unserem Projecte namentlich das gemein haben, daß sie die Flußthäler benutzen.

Wir kommen nunmehr zu dem letzten, seiner Bedeutung nach aber wichtigsten Theile unserer Untersuchung, indem wir die dereinstige **Mentabilität** der projectirten Bahnen näher ins Auge fassen.

Wir sind uns hierbei von vornherein der Schwierigkeit der Aufgabe bewußt und dieses Bewußtsein ist der beste Antrieb, hier nur mit äußerster Vorsicht zu Werke zu gehen. Denn gewiß ist

Jedem, der die letzten zwanzig Jahre unserer merkantilen und industriellen Entwicklung lebhaft verfolgt hat, in Erinnerung, wie oft aufgestellte Rentabilitätsberechnungen täuschten und wie häufig selbst ehrenhafte Männer, die alle wirtschaftlichen und gewerblichen Verhältnisse ihrer näheren und weiteren Umgebung kannten, oder doch zu kennen in der Lage waren, die seltsamsten Ueberschätzungen sich zu Schulden kommen ließen.

Der Schwerpunkt jeder Rentabilitätsberechnung liegt in der Ansammlung und Zusammenstellung alle der einzelnen Umstände und Data, auf welche sich die eigentliche Rechnung stützen soll: das Rechnen selbst, das bloße Exempel, ist leicht, wie fast überall im Leben; aber schwierig ist es, die Factoren, mit denen man rechnen muß, zu finden und sie mit ihrem wahren Werthe in Ansatz zu bringen.

Die Rentabilität einer Eisenbahn beruht einfach auf dem Verhältniß zwischen Herstellungs- und Betriebskosten einerseits, und zwischen den aus dem Personen- und Güterverkehr der Bahn zu erwartenden Einnahmen andererseits. Man würde daher, um im vorliegenden Falle zum Ziele zu gelangen, die jährlichen Zinsen des laut des Anschlages zu verwendenden Baucapitals und sodann die Kosten des Betriebes berechnen und diesen beiden Factoren stellte man dann den Ertrag des Personen- und Güterverkehrs entgegen. Da man nun die Baukosten aus den Anschlägen kennen lernt, und die Betriebskosten aus vielfachen statistischen Zusammenstellungen anderer Bahnen mit ziemlicher Sicherheit berechnen kann, so wäre das Exempel gemacht, sobald man nur ebenso sicher die Menge des zu erwartenden Verkehrs wüßte, sobald man nur wüßte, welche bestimmte Zahl man für diese unbekannte Größe setzen soll.

Der natürlichste Weg, um dies zu finden, besteht darin, daß man zunächst zu erfahren sucht, welcher Verkehr schon jetzt auf der betreffenden Linie statt hat, und zwar, daß man nicht mit ungefähren Schätzungen sich begnügt, sondern positive, erfahrungsgemäße Zahlen fordert.

Um zu solchen zu gelangen, ist im vorliegenden Falle ein Mittel in Anwendung gebracht worden, welches in andern Beziehungen, wo es sich ebenfalls um die Auffindung derartiger Zahlen handelte, mit ziemlichem Erfolge angewendet worden ist, und welches, wenn es auch noch vielfachen Schwierigkeiten, sogar mancherlei Widerwärtigkeiten begegnet, doch bis heute als das relativ beste sich bewährt hat. In gleicher Weise nämlich, wie Seiten der Handelskammern Fragebogen ausgesendet werden, um aus ihren Bezirken das zu ihren Berechnungen erforderliche Material zu sammeln, sind auch für die vorliegenden Bahnen gegen 900 Fragebogen*) an alle Besitzer von Spinnereien, Mühlen und sonstigen

*) Diese Bogen enthielten folgende Fragen:

Angaben vom Jahre 1866.

Name und Ort des Stablissemants

- 1) Hauptbranche des Geschäfts (z. B. Deconomie, Müllerei, Gerberei, Fabrik, Spinnerei, Bergwerke etc.)
- 2) Nebenbranchen (z. B. Brennerei, Färberei, Steinbrüche, Waldung, Ziegelei, Kohlenbrennerei, Kalkwerke etc.)

gewerblichen Etablissements, an Bürgermeister und Ortsvorsteher ausgegeben worden, ferner hat der Verfasser auch unterwegs bei seinen Vermessungen und später, soweit die Fragebogen Lücken in der Ausfüllung enthielten, mehrfach Notizen sich gesammelt; und auf diese Weise ist zwar nicht ein Bild des gesammten, jetzt schon vorhandenen Verkehrs ermöglicht worden, aber das, was auf Grund der so gesammelten Angaben geboten werden kann, ist um so zuverlässiger.

Bevor wir nun dazu verschreiten, in kurzem Auszuge dieses Material vorzuführen, schicken wir nur noch folgende Bemerkungen voraus.

Gar mancher der Fragebogen ist gar nicht wiedergekommen, andre sind in gänzlich unverwendbarer Weise ausgefüllt worden, noch andre enthalten zwar „schätzbares Material“ aber keine Zahlen, die in Rechnung gebracht werden konnten. Soweit nun nicht, wie schon erwähnt, bei Gelegenheit persönlichen Verkehrs während der Vermessungsarbeiten und später, einzelne Lücken ergänzt werden konnten, ist an keiner einzigen Stelle willkürlich eine Zahl eingerückt worden, trotzdem, daß selbstverständlich als Gesamtsumme, wie solche am Schlusse dieser Zusammenstellung gezogen worden ist, eine ganz andere und höhere Zahl sich ergeben hätte, wenn es möglich gewesen wäre, das Material vollständig zu erhalten. Alle diese Orte oder Etablissements aber, über deren Verkehr die Zahlen fehlen, hier ganz wegzulassen, schien doch andererseits um deswillen bedenklich, weil hierdurch die Lücke nur noch größer geworden wäre; sie bilden zwar minder scharfe und bestimmte, aber dennoch auch nothwendige Züge in dem Gesamtbilde des hier zu betrachtenden Verkehrs.

Aus dem eben Gesagten ergibt sich ferner, daß, wo unter der Rubrik eines Ortes Zahlen sich befinden, diese nur auf die Etablissements gehen, denen sie beigegeben sind, daß sie also nicht auf

- 3) Betriebsmittel (z. B. Mahlgänge, Spindeln, Stühle, Defen, Maschinen, Zugvieh, Nutzvieh etc.)
.....
- 4) Motoren (Dampf- und Wasserkräfte nach Pferdekraften). Arbeiter.
.....
- 5) Bezugsgebiet der Rohstoffe (z. B. Ungefähre Entfernung der Mahlgänge etc.)
.....
- 6) Bruttogewicht der Rohstoffe.
.....
- 7) Kohlenverbrauch in einem Jahre und Bezugsort derselben.
.....
- 8) Absatzgebiet der Erzeugnisse oder Fabrikate.
.....
- 9) Brutto-Gewicht der zur Versendung gelangenden Fabrikate und Erzeugnisse.
.....
- 10) Welche Folgen erwarten Sie von der Eisenbahn
 - a) für Ihr Geschäft?
.....
 - b) für die Industrie Ihres Umkreises?
.....

den Verkehr des ganzen Ortes oder auch nur auf die ebenfalls genannten, aber ohne Zahlen aufgeführten Etablissements sich beziehen. Dahingegen sind, wenn z. B. zwei, drei Etablissements in einem Orte Dampfkraft haben und hinter deren Namen eine Zahl der Menge der Pferdekräfte, der Spindeln etc. angiebt, derartige Zahlen auf die Gesamtheit der vorher Genannten zu beziehen, da man zu möglichster Abkürzung die einzelnen Zahlenangaben addirt hat.

Schließlich sind, zu Vermeidung von Ueberschätzungen, bei solchen Orten, die mehr seitwärts von der Bahn liegen, und die zwar wahrscheinlich mindestens einen Theil, aber immerhin doch einen weniger berechenbaren Theil ihrer Fracht der Bahn zuführen werden, die Zahlen hier weggelassen worden, auch wenn sie auf dem Fragebogen ausgefüllt waren. Dies vorausgeschickt, beginnen wir mit dem zunächst an **Chemnitz** gelegenen Orte.

Altenhain, 700 Einwohner.

Baumwollenspinnereien von Günzel & Lofe, und von Hochmann und Franke, zusammen 2600 Spindeln mit 40 Pferde-Dampf- und Wasserkraft. Diese Spinnereien beziehen von Chemnitz 1400 Ctr. Güter und liefern nach Chemnitz 1200 Ctr.; sie verbrauchen außerdem an Kohlen im Jahre 586 Ctr.

Alt-Chemnitz, 1626 Einwohner.

Baumwollenspinnereien von Adolph Archer und von Julius Claus; Kammgarnspinnerei von Solbrig, zusammen 9700 Spindeln mit 115 Pferde-Dampf- und Wasserkraft; Sattlundruckerei von Richter und Schramm mit drei Dampfmaschinen, Lohmüllerei von J. Schmidt, H. Arnold.

Garthau, 1635 Einwohner.

C. F. Schubert, Müllerei, Baumwollenspinnerei von Crimann & Erkel, 13000 Spindeln mit 60 Pferde-Dampf- und Wasserkraft; Solbrig, Kammgarnspinnerei mit 14000 Spindeln.

Poststation. Im Jahre 1865: 14196 Stück Briefe, 338 recommandirte Briefe, 1313 Pakete, 79118 Thlr. Geldsendungen, 767 Landbriefe, 533 Thlr. Baarzahlung, in Sa. 16692 Briefe.

Grfenschlag und Einsiedel, 2420 Einwohner.

H. Kraner, F. Hahn, M. Gränitz, A. und Chod. Breitenfeld, S. G. Eißmann Baumwollenspinnereien, zusammen 29600 Spindeln mit 180 Pferde-Wasserkraft und 135 Pferde-Dampfkraft. C. Gränitz, Müllerei, C. F. Lofe, Strumpffabrication, 200 Stühle. G. Fischer und Engelmann Bäckerei, Holzhandel, Müllerei mit 80 Pferde-Wasserkraft.

Die Genannten beziehen jährlich von Chemnitz 51500 Ctr. Güter und schicken nach Chemnitz 34300 Ctr., sie verbrauchen außerdem 38000 Ctr. Wärschnitzer Kohlen.

Poststation. Im Jahre 1865: 16354 Stück Briefe, 143 recommandirte Briefe, 1924 Pakete, 40677 Thlr. Geldsendungen, 654 Landbriefe, 429 Thlr. Baarzahlung, in Sa. 19188 Briefe.

Dittersdorf, 1481 Einwohner

Ch. Littloff und H. Littloff, Baumwollenspinnereien, 10000 Spindeln mit 75 Pferde-Dampf- und Wasserkraft. Bernh. Hönemann, Herm. Drescher, Mülereien zusammen mit 67 Pferde-Wasserkraft.

Jährlicher Bezug von Chemnitz 31300 Ctr. Güter, Lieferung dahin 24100 Ctr.; Kohlenverbrauch: 7000 Ctr. Würschnißer Kohlen.

Klassenbach, 1371 Einwohner.

Wilh. Hoppe, Mülerei und Holzschneiderei mit 20 Pferde-Wasserkraft.

Markersdorf, 787 Einwohner.

Fried. Martin, Lohmülerei; G. S. Kaden, Cylinderfabrik, zusammen 10 Pferde-Dampf- und Wasserkraft.

Auerbach, 1241 Einwohner.

4 Kramer, 2 Mühlen, 2 Factorgeschäfte mit 10 Rundstühlen und 8 Hilfsmaschinen, liefern nach Chemnitz 8000 Ctr Güter und beziehen von Chemnitz 2200 Ctr. Verbrauch an Kohlen 3000 Ctr.

Nemtau, 692 Einwohner.

F. A. Bayer, Baumwollenspinnerei, 2000 Spindeln mit 25 Pferde-Dampf- und Wasserkraft. Bezug von Chemnitz 1200 Ctr Güter, Lieferung nach Chemnitz 1000 Ctr. Verbrauch an Kohlen 500 Ctr. Im Orte selbst wird viel Deconomie getrieben.

Burkhardttsdorf, 2701 Einwohner.

Baumwollenspinnerei von Ernst Schindler, Baumwollenspinnerei und Mülerei von E. Ahner, desgl. von Pöschmann, zusammen 10000 Spindeln mit 50 Pferde-Dampf- und 70 Pferde-Wasserkraft. Bezug von Chemnitz 26000 Ctr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 13100 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 15000 Ctr. In diesem Orte giebt es noch Mülerei und Bäckerei von Siegert & Sohn, große Bäckerei von Rudolph, Colonialwaarenhandlung von Schüppel, Lohgerberei von Arnold, Fleischerei von Gerber; Letzterer bezieht jährlich circa 250 Stück Vieh aus Hof und von den voigtländischen Märkten, Klempnerei von Ficker, Ziegelei von Köller, Holzhandel von Forstmann; Bezug von Hölzern aus dem Voigtlande.

Gornsdorf, 1198 Einwohner.

Spinnereien von Schwalbe und von Ahner & Pfüller, zusammen 4880 Spindeln, 4 Strumpfgeschäfte; Bezug von Chemnitz 5700 Ctr. Güter; Lieferung nach Chemnitz 3400 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 8800 Ctr.

Jahnsbach, 1833 Einwohner.

Dieser Ort hat drei Mahlmühlen und zwei Oelmühlen; Zwirnerei von Ulbricht, Strumpffactorei von Hofmann & Marschner, Bezug von Chemnitz 3700 Etr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 18700 Etr.; Verbrauch an Kohlen 21000 Etr.

Meinersdorf, 973 Einwohner.

3 Strumpffactoren, Brauerei von Mäke, Spinnerei von Schulze, 2300 Spindeln, eine Mühle mit Bäckerei, 1 Kramer, 1 Stein- und Schieferbruch. Bezug von Chemnitz 7150 Etr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 14000 Etr.; Verbrauch an Kohlen 17000 Etr.

Günsdorf, 173 Einwohner.

Kramerei und Holzhandel, Bezug von Chemnitz 500 Etr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 1000 Etr.

Formersdorf, 1267 Einwohner.

Mühle mit zwei Gängen von Scheidhauer, Deconomie, Brauerei, Stein- und Schieferbrüche; Krebs, Bäckerei und Steinbruch. Bezug von Chemnitz 2000 Etr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 16700 Etr.; Verbrauch an Kohlen 20000 Etr.

Thalheim, 2523 Einwohner.

Bochmann, Böttcher, Claus, Claus & Wehrmann, Spinnereien, zusammen 12100 Spindeln mit 100 Pferde-Dampf- und Wasserkraft, 10 Kramer, 2 Schmiede, 3 Bäcker, 6 Strumpffactore, 4 Mühlen. Erd. Claus, Hammerwerk und Mühle, Clemens Claus, Kramer, Deconomie, Ziegelei und Steinbrüche, Osw. Claus, Gasthof, Brauerei und große Waldungen. Großer Deconomiebetrieb. Bezug von Chemnitz 66400 Etr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 66600 Etr.; Verbrauch an Kohlen 50600 Etr.

Dorf Chemnitz, 1001 Einwohner.

4 Kramer, 4 Mühlen von Austel, Helbig, Gerlach, Koscher, Holzhandel von Veitel, Brauerei von Uhlmann, Strumpfgeschäfte von Martin und Godel. Bezug von Chemnitz 5000 Etr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 45000 Etr.

Nieder-Zwönitz, 2426 Einwohner.

Rittergut des Herrn von Schönberg 636 Acker Fichten-Hochwald, 100 Acker hundertjähriger Buchenwald, Deconomie, Brennerei und Brauerei, Kundstuhlfabrik von Austel; Käserstein, Papierfabrik; 2 Mühlen. Die Hauptindustrie des Ortes ist Weberei; Bezug von Chemnitz 4800 Etr. Güter; Lieferung nach Chemnitz 5400 Etr.; Verbrauch an Kohlen 5000 Etr.

Weißbach, 1537 Einwohner.

C. F. Klemm, C. G. Schanz, Gebrüder Schüller, Baumwollenspinnereien, 10500 Spindeln mit 80 Pferde-Dampf- und Wasserkraft. Bezug von Chemnitz 6500 Ctr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 5000 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 6000 Ctr.

Thum, 2529 Einwohner.

6 Mühlen mit 11 Gängen, Stadtbrauerei, eine Delmühle, Strumpffabrik von Hofmann (Dampfmaschine); Rittergut des Grafen zur Lippe. Bezug von Chemnitz 18000 Ctr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 28000 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 31000 Ctr. Stick- und Klöppelschule mit 35 Schülern im Jahre 1864.

Poststation. Im Jahre 1865: 35438 Stück Briefe, 455 recommandirte Briefe, 6825 Pakete, 171,655 Thlr. Geldsendungen, 8034 Thlr. Baarzahlungen, 1403 Landbriefe, in Sa. 46592 Briefe.

Gelenau und Venusberg, 4888 Einwohner.

D. Fischer, Gebrüder Schüller, Baumwollenspinnereien; Rittergut mit Brauerei und Brennerei, 43 Kramer, 3 Bäcker und 4 Mühlen, daneben Mahlmühlen von Mank und Richter; Spinnerei der Hypothekenbank, 4200 Spindeln Dampf- und Wasserkraft. Bezug von Chemnitz 23200 Ctr. Güter, Lieferung nach Chemnitz 35700 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 25200 Ctr.

Gerold, 871 Einwohner.

Gebrüder Horn; G. M. Martin, Baumwollenspinnereien, 16700 Spindeln mit 80 Pferde-Wasserkraft; C. H. Horn, Kalkwerk mit 3 Oefen.

Zwönitz, 2617 Einwohner.

Papierfabrik von Sendig & Reußmann's Nachfolger; Lohnspinnerei und Mühlenetablissement von Schüb mit 1500 Spindeln, 2 Mahlgänge; Mahl- und Schneidemühlen von Chr. Kofinger und Schiller, letztere 3 Mahlgänge. Diese Etablissements zusammen haben 70 Pferde-Dampfkraft und 130 Pferde Wasserkraft, Blechwaarenfabrik Schwöper, Materialgeschäfte von Köhler, Viehweger und Schmidt; Brauerei von Edelmann, Knopffabrik von Taucher, Ziegelei von Otto. Diese Etablissements beziehen ihre Waaren, in Sa. 27000 Ctr., aus Bayern, Böhmen und Chemnitz, liefern nach Chemnitz 12000 Ctr. Güter und brauchen 26000 Ctr. Kohlen. Die Schneidemühlen schaffen jährlich 2600 Schock Breter nach Würschütz.

Poststation. Im Jahre 1865: 22438 Stück Briefe, 338 recommandirte Briefe, 5265 Pakete, 90350 Thlr. Geldsendungen, 3081 Thlr. Baarzahlungen, 403 Landbriefe, in Sa. 30400 Briefe.

Von Chemnitz bis nach Zwönitz befinden sich also zusammen: **31 Spinnereien, mit 144000 Spindeln, 45 Mahl- und Schneidemühlen, 3 Papierfabriken.**

Elterlein, 2530 Einwohner.

Eisenhammerwerk von Herrmann und eine Nagelschmiede.

Grünhain, 1702 Einwohner.

Töffelfabrikation, Brethandel und sehr starker Torfstich.

Rühnheide, 816 Einwohner.

Bret- und Mahlmühle von Schüp.

Burgstädtel.

Papierfabrik von C. G. Seipel; Bretmühle mit Dekonomie; starker Brethandel nach Chemnitz.

Dittersdorf, 360 Einwohner.

1 Mahlmühle und 2 Schneidemühlen.

Lannenberg, 1230 Einwohner.

Spinnerei von Adolph Hoffer; Mühle von Bretschneider.

Lößnitz, 5555 Einwohner.

101 Schuhmacher, 21 Lohgerber, 159 Webermeister, 50 Tuchmachermeister, 50 Strumpfwirker, 5 Strumpffactore, 4 Mühlen von Friedrich, Fischer, Grimm, Letsch. Seidenfabriken von Thiel, Schorler, Günther; Schafwollenspinnerei von Häußler und Gesner; Spinnerei von Wehler; Argentanfabrik von Reuter; Mühlenbauer: Hartmann, Bretschneider; Dampfschneidemühlen Kurth, Bühl; Spitzen- und Weißwaarengeschäft von Oppe, Spinnerei und Tuchmacherei von Gesner und Meyer; Maschinenbauanstalt von Köthner, desgleichen von Hartmann & Mäntler; große Kaufleute sind: Glas und Reißsch, daneben noch 18 Kaufleute.

Bezug 47000 Ctr. Güter von Chemnitz und 22000 Ctr. von Berlin, daneben von 6000 Ctr. Loh und 14000 Ctr. Holz aus den voigtländischen Staatsforsten, Lieferung 7000 Ctr. nach Chemnitz und 4000 Ctr. nach Leipzig; Verbrauch an Kohlen 60000 Ctr.

Poststation: Im Jahre 1865: 44941 Briefe, 897 recommandirte Briefe, 9399 Pakete, 372931 Thlr. Geldsendungen, 8814 Baarzahlungen, 429 Landbriefe, in Sa. 59540 Briefe.

Königl. Gerichtsamt und große städtische Waldungen.

Sächsische-Lößnitzer-Schieferbruch-Compagnie.

Dieselbe hat 400 Acker Abbau-Areal auf Lößnitzer, Affalter, Lenkersdorfer und Dittersdorfer Flur.

1) Der Dittersdorferbruch arbeitet durchschnittlich mit 200 Mann und liefert jährlich gegen 100000 Ctr. Dachschiefer.

2) Der Communbruch arbeitet mit 55 Mann und liefert gegen 25000 Ctr. Dachschiefer jährlich.

- 3) Der Hasenschwanzbruch arbeitet mit 65 Mann und liefert gegen 30000 Ctr. Dachschiefer jährlich.
- 4) Der Lenkersdorferbruch arbeitet mit 45 Mann und liefert gegen 22500 Ctr. Dachschiefer jährlich.
- 5) Der Voigtbruch arbeitet mit 80 Mann und liefert gegen 35000 Ctr. Dachschiefer jährlich.
- 6) Die Platten Schneiderei liefert gegen 6000 Ctr. Schieferplatten.

Eine Ziegelei, welche jährlich 1500 Ctr. Kohlen von Zwickau bezieht und ihre Ziegel in die Umgegend schafft. Mauersteine werden gebrochen je nach Bedarf bis zu 50000 Ctr., welche in die Gegend nach Chemnitz und in's Zwönitzthal geschickt werden. Außerdem befinden sich noch auf Commungrundstücken Privatbrüche, welche jährlich 20000 Ctr. Schiefer liefern. Der Geldbetrag für den Umsatz beläuft sich auf jährlich gegen 80000 Thlr.

Pfannenstiel, 622 Einwohner.

Weißwaarenfabrication in großem Maßstabe, Löffelfabrication, Blaufarbenwerk, Verhüttung von Kobald und Nickelerzen, Pochwerk, Mühlen, Röst- und Schmelzöfen; letztere beziehen aus den nahen Gruben 10000 Erze zc. und liefern nach Leipzig und Freiberg 4500 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 71300 Ctr. von Zwickau.

Aue, 1910 Einwohner.

Mechanische Weberei, 70 Stühle mit Dampfmaschinen von 6 Pferdekraft; Kirchein, Maschinenbauanstalt, Neusilberfabriken von G. Wellner, A. Unger; Eisenwerk von Gebrüder Voigtmann; Wattfabrik von Hendel; Pfeifen- und Dosenfabrik von Reich und Fischer; Neusilberlöffelfabriken von Wächtler, A. Wellmann, Gebrüder Unger. Kaufleute: Gaumann, Scheele, Lederer, Kahlenberg; Mühlen von Fischer, Tauber, Georgi, Meier; Granitbrüche von Hochmann (besonders werden nach Chemnitz Pflastersteine gesendet). Die städtische Brauerei braut jährlich 3000 Eimer Lagerbier. Die Granitsteinmehrer beschäftigen Sommer und Winter 25 bis 30 Mann. Klöppelschule mit 58 Schülern. Bezug 2600 Ctr. Güter von Süd-Deutschland, 35000 Ctr. von Chemnitz und aus den Staatsforsten; Lieferung nach Chemnitz 78000 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 16500 Ctr. von Zwickau.

Poststation: Im Jahre 1865: 36257 Stück Briefe, 676 recommandirte Briefe, 4524 Pakete, 216733 Thlr. Geldsendungen, 2743 Thlr. Baarzahlungen, 767 Landbriefe, in Sa. 44122 Briefe.

Zella, 928 Einwohner.

Leonhard, Besitzer eines Kohlenwerkes bei Falkenau, von wo er schon jetzt Kohlen per Are nach Sachsen schafft; Spinnerei von Lauchner, 2000 Spindeln; Speditionsgeschäft von Kistner, Bezug von Eger 800 und von Chemnitz 7200 Ctr. Güter, Lieferung nach Lugau 800 und nach Chemnitz 1000 Ctr.

Auerhammer, 367 Einwohner.

Fournierschneidemühle von Schneider mit 20 Pferde Wasserkraft; Neusilber-Schmelzerei und Walzerei von Weller, 20 Pferde Wasserkraft, desgl. von Lange mit 60 Pferde Dampf- und 45 Pferde Wasserkraft; mechanische Weberei von Greslauer, Meyer & Comp. mit 60 Pferde Wasser- und 40 Pferde Dampfkraft, sie beschäftigt 600 Arbeiter; Lauchner, Baumwollenspinnerei, 6000 Spindeln, 25 Pferde Dampf und 15 Pferde Wasserkraft; E. G. Seiner, Tuchfabrik und Maschinenbauwerkstatt, 12 Pferde Dampf- und 20 Pferde Wasserkraft.

Die Genannten beziehen 6000 Ctr. von Bayern, 2000 Ctr. von Chemnitz und liefern 1800 Ctr. nach Chemnitz und 4500 Ctr. nach Berlin; Verbrauch an Kohlen 36000 Ctr. von Zwickau.

Zichorlan, 2319 Einwohner.

Hat 60 Deconomieen und 4 große Holzhandlungen.

Albernan, 901 Einwohner.

Beschäftigt sich hauptsächlich mit Weberei.

Bodau, 1726 Einwohner.

Serberei von Schwözer; 2 Mühlen, Colonialwaarenhandlungen von Baumgarten, Friedrich; beziehen von Leipzig 8000 Ctr. und liefern nach Leipzig 13000 Ctr.

Dagegen ist der höchst schwunghafte Anbau von **Rhabarber** und **Angelica** zc. zu erwähnen, welche die Stoffe zu einem von hier aus durch ganz Deutschland und darüber hinaus getriebenen Handel mit Heilmitteln (Tropfen, Schneeberger Schnupftabak, Elixire zc.) geben.

Gauter, 1726 Einwohner,

liegt im Rayon der Schwarzenberger Bahn, aber näher nach der hier projectirten Bahn; würde unsere Bahn erbaut, so würde sich auch der Verkehr hierher ziehen.

Poststation: Im Jahre 1865: 10036 Stück Briefe, 143 recommandirte Briefe, 1859 Packete; 58552 Thlr. Geldsendungen, 1339 Thlr. Baarzahlungen, 195 Landbriefe, in Sa. 14027 Briefe.

Burkhardtsgrün, 315 Einwohner.

Mehrere große Holzhandlungen.

Schindler's Blaufarbenwerk, 72 Einwohner.

Ultramarinfabrication und Schneidemühle, 56 Glühöfen, 50 Pferde Wasserkraft. Es bezieht von Sachsen, Böhmen, Bayern 10000 Ctr. und liefert nach England, Oesterreich, Deutschland 4000 Ctr. Verbrauch an Kohlen 35000 Ctr. von Zwickau.

Unterblauenthal, 291 Einwohner.

Großes Etablissement von Dr. Reichel: Eisenhüttenwerk, Brauerei, Ziegelei, Mahl-, Schneide- und Lohmühle, große Waldungen und Dekonomie; bezieht 1000 Etr. Getraide von Falkenau. 1000 Etr. Hopfen, Gerste von Bayern; liefert 7000 Etr. Gußwaaren nach Chemnitz, 6100 Etr. Bret- und Holzwaaren; Verbrauch an Kohlen und Coaks 9300 Etr. von Zwickau.

Oberblauenthal, Wolfsgrün, 110 Einwohner.

Großes Mahl- und Schneidemühlenetablissement von Bretschneider mit 10 amerikanischen Mahlgängen und 2 Gatter, kann noch bedeutend vergrößert werden; bezieht 800000 Etr. Getraide, größtentheils von Böhmen und liefert 300000 Etr. Mehl nach Chemnitz und Umgegend und 400000 Etr. nach Böhmen.

Hundshübel, 1430 Einwohner.

Stickerie, 2 Mühlen; eine große Zahl der Einwohner gehen als Handelsleute nach dem Auslande, 76 Näh- und Klöppelschüler.

Soja, 1773 Einwohner.

2 Schneidemühlen und viel Dekonomie.

Reidhardtsthal, 172 Einwohner, und Neue Welt.

2 Bret- und 1 Mahlmühle, Dekonomie. Eisenwerk besteht aus: Hohofen zur Erzeugung von Roheisen, Kuppelofen mit Gießerei. Der Besitzer Dörffel lebt in Eibenstock. Die Werke haben eine Wasserkraft von 200 Pferden; beziehen 2500 Etr. Getraide aus Bayern, 3500 Etr. Roheisen von Aue, 1500 Etr. Eisenstein aus der Umgegend und liefern 3000 Etr. Gußwaaren nach Chemnitz und 25000 Etr. Breter zc. nach der Umgegend bis 4 Meilen weit; Verbrauch an Kohlen und Coaks 3500 Etr.

Muldenhammer, 55 Einwohner.

Große Dekonomie mit Viehzucht von Julius Rockstroh.

Ober- und Unterstützengrün, 2223 Einwohner.

Bürstenfabrikation, Klöppelei, Handel nach auswärts mit Blechwaaren, Karten und selbstgefertigten Spizen, Nähtereien und andern Fabrikaten; große Brauerei.

Neuhede, 343 Einwohner.

Tüllnäherei und Bürstenfabrikation.

Bärwalde, 1526 Einwohner.

Klöppelei und 2 Mahlmühlen.

Carlsfeld, 1125 Einwohner.

Actiengesellschaft für Uhrenfabrikation beschäftigt 50 bis 60 Arbeiter und Arbeiterinnen und fertigt Uhren im Preise von 1 bis 600 Thlr. (Taschen- und Thurmuhren) und hat die Fabrikation schon bis auf 10000 Stück jährlich gebracht; Mühle und Bäckerei von Friedrich, Glasfabrik von Zimmermann, Harmonicafabrik von Kockstroh.

Poststation: Im Jahre 1865: 1391 Stück Briefe, 39 recommandirte Briefe, 260 Pakete, 10933 Thlr. Geldsendungen, 1105 Baarzahlungen, in Sa. 1950 Briefe.

Weiters Glashütte von Borges,

bekommt ca. 1000 Ctr. Sand aus der Altenburger Gegend, Salz aus der Geraer Gegend und hat den Absatz größtentheils nach Leipzig.

Eibentod, 6400 Einwohner.

Hauptgeschäftszweig ist Spitzen-Stickerei und Näherei, die Fabrikate gehen nach Amerika, Spanien, Rußland und den Orient. Die Hauptgeschäfte sind: C. G. Dörffel & Sohn (Fabrikanlage); M. Hirschberg; Carl Wahnung; E. Priem & Comp.; G. A. Worgitzky; Rudolph & Georgi; Trall & Ullmann; A. E. Brandt; Friedrich Forster; Theodor Härtel; Edwin Höhl; Jacob Kessler (hat auch Nähmaschinen); Carl Lipsert (hat ebenfalls Nähmaschinen); K. Müller & Comp.; J. S. Meischner; Ludwig Kockstroh; Emil Schubert; Theodor Schulz; A. E. Unger; K. Wittig; Eduard Meixner; daneben noch ca. 20 Geschäfte gleicher Branche. Der Geschäftsumsatz beträgt jährlich über 2 Millionen Thlr. Es finden sich auch noch folgende Etablissements vor: Mahlmühle, Bäckerei mit Dampf- und Wasserkraft von Gustav Bretschneider und noch 5 Mahlmühlen und 3 Bretmühlen. Es befinden sich an Königl. Behörden in der Stadt: Gerichtsamt, Bezirksgericht, Staatsanwaltschaft, Oberforstmeisterei, Hauptzollamt und Rentamt.

Poststation: Im Jahre 1865: 79209 Stück Briefe, 1287 recommandirte Briefe, 25844 Pakete, 878202 Thlr. Geldsendungen, 13637 Thlr. Baarzahlungen, 2145 Landbriefe, 114816 Stück Briefe in Sa.

Schönheide, 4735 Einwohner.

Tüllweberei, Hauptgeschäft der Frauen und Mädchen; Wollen-Weberei und Druckerei. Die Bürstenfabrikation beschäftigt über 600 Personen; Sammetmalerei und Stickerei, erstere seit dem Brande von Johannegeorgenstadt hierher übergesiedelt; Klempnerei, die früher schwunghaft betrieben, hat fast ganz aufgehört; Anfertigung von Kaffeemühlen. Die Hauptgeschäfte in Spitzen und Stickereien sind: A. Oschaf sel. Söhne; Wahnung; Gerischer & Leuschner; G. F. Gaumann; G. F. Klöber; Gischoffsberger; Wollen-Weberei und Druckerei von Oschaf & Comp.; Bürstenfabrikation von Flemming und Ed. Flemming & Comp.; Schäffer, Pappfabrik; Preis, Sammetmalerei und Stickerei; desgl. Fuchs; 3 Mahlmühlen; 39 Kramer und Schnitthandlungen, 22 Näh- und Klöppelschüler.

Poststation: Im Jahre 1865: 33800 Stück Briefe, 741 recommandirte Briefe, 11076 Pakete, 322062 Thlr. Geldsendungen, 4238 Thlr. Baarzahlungen, 1144 Landbriefe, in Sa. 50198 Briefe.

Schönheider Hammer, 450 Einwohner.

Hammerwerk von Hugo Edler von Quersurth, Hohofen, Stab- und Blechfeuer, Eisengießerei, Blechwalzwerk, Bezug 6000 Ctr. Roh- und altes Eisen von Aue, 32000 Ctr. Erze, Thon zc., 18000 Ctr. Holz, liefert nach Chemnitz und weiter durch ganz Deutschland 12000 Ctr. Gußwaaren; Verbrauch an Kohlen und Coaks 11000 Ctr.

Wildenthal, 650 Einwohner.

Hammerwerk von Carl Edler von Quersurth; Bezug 4500 Ctr. Roh- und altes Eisen; 5000 Ctr. Bret- und Holzwaaren; Verbrauch an Kohlen und Coaks 4000 Ctr. von Zwickau.

Nauteufrau, 330 Einwohner.

Eisenwerk von Cattermann, Blech- und Stabeisenfabrikation, ein Walzwerk, ein Schweißofen, 1 Glühofen, 4 Frischfeuer, 1 Ziegelei, 1 Mahlmühle und Kohlenbrennerei; hat eine Wasserkraft von 120 Pferden; bekommt jährlich 25000 Ctr. Rohproducte aus Chemnitz, Leipzig und Falkenau, liefert an Fabrikaten nach Zwickau, Chemnitz und besonders nach der Lausitz 20000 Ctr. und verbraucht 5000 Ctr. Kohlen aus Zwickau und Falkenau. Eine Schneidemühle an der Pyra hat 3 Bundgatter und 2 Zirkelsägen mit 30 Pferde Wasserkraft; Umsatz von 40000 Ctr. nach Böhmen und Bayern.

Siehdichfür, 149 Einwohner.

Weberei, Deconomie, 1 Mahl- und Schneidemühle, die sogenannte Schwarzmühle.

Beerheide, 349 Einwohner.

Forstverwaltung, Näherei und Stickerie.

Mühlentzen und Gottesberg, 490 Einwohner.

Bergbau, getrieben von Sachsenröther und Gottfried; Näherei und Stickerie.

Friedrichsgrün, 651 Einwohner.

Weißnäherei und Stickerie.

Hammerbrück, 670 Einwohner.

Weißnäherei und Stickerie.

Muldenhäuser, 250 Einwohner.

Näherei und Stickerie.

Morgenröthe und Sachsegrund, 553 Einwohner.

Eisenwerk von Cattermann, Eisengießerei und Maschinenbau, 1 Hohofen, 3 Kuppelöfen, 2 Tiegelöfen; 1 Schneidemühle mit Bundgatter, Kohlenbrennerei. Das Eisenwerk wird betrieben durch eine 90-pferdige Wasserkraft und beschäftigt 250 Arbeiter. Es werden bezogen 60000 Ctr. Eisenstein, Kalkstein, Roheisen zc. aus dem Voigtlande, Zwickau, Chemnitz, Hamburg (englisches Eisen), Falkenau und liefert 40000 Ctr. Fabrikate nach Preußen, Bayern, Böhmen, Rußland zc.; verbraucht jährlich 5000 Centner Kohlen von Zwickau.

Jägersgrün, 236 Einwohner.

Näherei und Stickerie.

Poststation: Im Jahre 1865: 8073 Briefe, 195 recommandirte Briefe, 1924 Pakete, 96265 Thlr. Geldsendungen, 455 Thlr. Baarzahlungen, 29 Landbriefe, in Sa. 11310 Briefe.

Schnarrtanne, 636 Einwohner.

Die männlichen Bewohner sind meist Waldarbeiter, die Frauen beschäftigen sich mit Klöppeln.

Tannenbergesthal, 346 Einwohner.

Schneidemühle von Cattermann, Kistenfabrikation, 2 Bundgatter, 2 Zirkelsägen, 1 Turbine mit 40 Pferdekraft; sie liefert Fabrikate nach Chemnitz und Preußen im Betrage von 5000 Ctr. Die mechanische Baumwollenweberei von Ed. Kessel, hat 117 mechanische Webstühle, ist aber eingerichtet zu 260 Stühlen, Wasser- und Dampf- 50 Pferdekraft; sie bezieht eine Fracht von 8000 Ctr. aus Bayern und aus der Schweiz, sowie aus Chemnitz und liefert 7000 Ctr. nach allen Städten Deutschlands.

Reiboldsgrün, 21 Einwohner.

Liegt dreiviertel Stunden von Rautenfranz; Badeort mit eisenhaltiger Quelle, wird jetzt schon von 200 bis 300 Kurgästen besucht.

Rothenkirchen, 1541 Einwohner.

Hauptgeschäftszweig: Fabrikation von seidnen Spigen und Rußfabrikation; 67 Näh-, Stick- und Klöppelschüler.

Poststation: Im Jahre 1865: 1647 Stück Briefe, 234 recommandirte Briefe, 2340 Pakete, 64960 Thlr. Geldsendungen, 1391 Thlr. Baarzahlungen, 871 Landbriefe, 21294 Stück Briefe in Sa.

Vogelsgrün, 170 Einwohner.

Waldarbeit und Spigenklöppelei.

Bermesgrün, 350 Einwohner.

5 Brauereien, Klöppelei und Handel nach dem Auslande,

Brunndöbra, 1760 Einwohner.

Fabrikation von Harmoniken.

Georgenthal, 320 Einwohner.

Instrumentenfabrikation.

Arnoldsgrün, 428 Einwohner.

Spizennäherei und Weberei, eine Mahl-, Schneide- und Oelmühle von Leicht; Rittergut von G. Schillbach.

Eichenbach, 268 Einwohner.

Weberei, hauptsächlich Deconomie.

Hermesgrün und Saalig, 500 Einwohner.

1 Mahl- und Schneidemühle von Kaiser, großer Holzhandel, Deconomie und Näherei von Spizen.

Schöneck, 2760 Einwohner.

In dieser Stade befinden sich über 300 Weber mit 325 Stühlen; die Spizennäherei beschäftigt über 200 Personen. Das Cigarrengeschäft von Quandt & Mangelsdorf aus Leipzig und C. F. Weber beschäftigen über 400 Leute. Eine große Ziegelei von Ritter & Harlaß fertigt 600000 Stück Ziegel, welche fast alle in der Richtung von Graßlitz und Falkenau versendet werden. Die Lunk'sche Ziegelei liefert 200000 Stck. Ziegel, die eben dahin gehen; Communbrauerei, Communwaldung von 800 Acker Areal, wovon jährlich 6000 Stck. Klößer verkauft werden. Größere Kaufleute sind: Knoth, Seidel, Ludwig, Möckel, Hochmuth; 5 Mahl- und 2 Schneidemühlen; beziehen 5000 Ctr. von Leipzig und gehen ebenso viel dahin wieder ab. Auch befindet sich in der Stadt ein Gerichtsamt.

Poststation: Im Jahre 1865: 16523 Stck. Briefe, 104 recommandirte Briefe, 4121 Packete, 40157 Thlr. Geldsendungen, 1209 Thlr. Baarzahlungen, 325 Landbriefe in Sa. 21671 Briefe.

Schillbach, 357 Einwohner.

Rittergut, Herrn Hauptmann von Alexsch gehörig, Brauerei und Knochenmühle, besitzt noch 1000 Acker Waldungen, wovon über 100 Acker wegen Mangel an Abzugswegen bereits überständig geworden sind. Im Orte selbst wird Weberei und Spizennäherei getrieben.

Zannenhaus,

ein Gebäudecomplex mit nur 10 Einwohnern. Dasselbst befindet sich die Wurstfabrikation von Schaumberg & Sohn, welche ihre Fabrikate, in Sa. 600 Ctr., überall hin, selbst bis nach London verschiebt.

Wohlbad, 266 Einwohner.

Dieselbst befinden sich 2 Mahl- und 1 Schneidemühle, Instrumentenfabrikation, Weberei und Spizennäherei.

Waldgemeinde, 257 Einwohner.

Hierher gehören die Ortschaften: Kottenheide, Mulde und Muldenberg. In ersterem Orte befindet sich ein Oberförster und Forstinspector. Die Bewohner ernähren sich von Weberei und Spizennäherei.

Mühlleiten, Ober- und Unterjachsenberg, Steindöbra, 2500 Einwohner.

Fabrikation von musikalischen Instrumenten, Weberei, Stickerie und Deconomiebetrieb.

Kemtengrün, 608 Einwohner.

Die Einwohner gehören dem Arbeiterstande an.

Schönlind, 219 Einwohner.

Wie vorstehend; eine Mahlmühle.

Gunzen, 247 Einwohner.

Starke Deconomie; eine Mahlmühle.

Bernitzgrün, 112 Einwohner.

Stickerie und Näherei.

Breitenfeld, 289 Einwohner.

Rittergut, Herrn Schuster gehörig, hat zugleich Brauerei, eine Mahl- und Schneidemühle; Instrumentmacherei und Stickerie.

Erlbach mit Regel, 1058 Einwohner.

3 Mühlen und 2 Brauereien, Instrumentenfabrikation und viele Tischler; 39 Näh-, Stick- und Klöppelschüler.

Markneufkirchen, 3800 Einwohner.

Hauptindustrieweig: Anfertigung von musikalischen Instrumenten; die Waaren gehen nach fast allen Orten Deutschlands, nach Rußland und Amerika. Die Hauptfabriken haben Gebrüder Schuster, Firma: Michael Schuster & Comp.; gleichzeitig aber mit Schneidemühle; sie beschäftigt 40 Arbeiter; Schuster & Paulus beschäftigt 30 Arbeiter. Andre größere Firmen sind: G. Glier; G. A. Pfrehschuer; C. G. Starke, Merz &c. Eine Papierfabrik von Wettengel, eine Mahl- und Schneidemühle von Heberlein und noch 2 weitere Mahl- und Schneidemühlen; Kaufleute: Neumann & Cederer, Schönsfelder und

mehrere Andre. Gerichtsamt. Mehrere Holzhandlungen für fremde Hölzer, die aus der Schweiz, Tirol u. bezogen werden. Jährlicher Bezug über Adorf 19000 Ctr.; Lieferung nach Adorf 16000 Ctr. 9000 Ctr. Kohlenverbrauch.*)

Poststation. Im Jahre 1865: 47554 Stück Briefe, 897 recommandirte Briefe, 8983 Pakete, 404498 Thlr. Geldsendungen, 6084 Thlr. Baarzahlungen, 1053 Landbriefe; in Sa. 62647 Briefe.

Goppelsgrün, Gexichen, Landwüst und Bernitzgrün, 1190 Einwohner.

Anfertigung von Instrumenten, Stickerei, Weberei und Deconomie.

Wohlhausen und Fribus, 452 Einwohner.

Rittergut des Herrn von Römer; Schäferei; Stickerei und Weberei.

Alberoda, 621 Einwohner.

Weberei und Näherei.

Leubetha, 288 Einwohner.

Spinnerei von Thomas und Papierfabrik von Klinger.

Siebenbrunn, 213 Einwohner.

Instrumentmacherei, Deconomie, eine Mahl- und Schneidemühle.

Wir stellen nunmehr die in Vorstehendem zerstreut enthaltenen Zahlen zusammen, ohne, um dies nochmals ausdrücklich zu bemerken, für diejenigen Orte und Etablissements, welche selbst Zahlen nicht angegeben haben, solche unterzuschieben, und erhalten auf diese Weise von den an der Hauptlinie gelegenen Orten über deren Verkehr, soweit er künftig dem Unternehmen an Haupt- und Zweigbahnen zufließen wird, folgendes Resultat:

*) Laut einer nachträglich uns zugegangenen Notiz sind in Adorf für Markneukirchen 43000 Ctr. von auswärts per Bahn angelangt, und aus Markneukirchen sind in Adorf angekommen und dort weiter versendet worden: 19000 Ctr. Man vergleiche hiermit unsere Zahlen, welche mithin weit hinter der Wirklichkeit zurückbleiben.

Ort.	Centner.	Bezugs- und Absatz- Quelle.	Meilen.	Centner- Meilen.	Bemerkungen.
Altenhain	1400	Chemnitz	$\frac{3}{4}$	1050	
	1200	"	$\frac{3}{4}$	900	
	586	"	$\frac{3}{4}$	440	Kohlen.
Einsiedel und Erfenschlag .	51500	"	1	51500	
	34300	"	1	34300	
	38000	Würschnitz	$4\frac{1}{4}$	161500	Kohlen.
Dittersdorf	31300	Chemnitz	$1\frac{1}{4}$	39125	
	24100	"	$1\frac{1}{4}$	30125	
	7000	Würschnitz	$2\frac{3}{4}$	19250	Kohlen.
Auerbach	8000	Chemnitz	$2\frac{1}{2}$	20000	
	2200	"	$2\frac{1}{2}$	5500	
	3000	Würschnitz	$1\frac{3}{4}$	5250	Kohlen.
Kemtau	1200	Chemnitz	$1\frac{1}{2}$	1800	
	1000	"	$1\frac{1}{2}$	1500	
	500	Würschnitz	$2\frac{3}{4}$	1375	Kohlen.
Burkhardtsdorf	26000	Chemnitz	$1\frac{3}{4}$	45500	
	13000	"	$1\frac{3}{4}$	22925	
	15000	Würschnitz	$2\frac{1}{2}$	37500	Kohlen.
Gornsdorf	5700	Chemnitz	$2\frac{1}{4}$	12825	
	3400	"	$2\frac{1}{4}$	7650	
	8800	Würschnitz	$2\frac{1}{4}$	19800	Kohlen.
Jahnsbach	3700	Chemnitz	2	7400	
	18700	"	2	37400	
	7150	"	2	14300	
Meinersdorf	14000	"	2	28000	
	17000	Würschnitz	$2\frac{1}{4}$	38250	Kohlen.
	1500	Chemnitz	$3\frac{1}{4}$	4875	
Hormersdorf	2000	"	$2\frac{1}{2}$	5000	
	16700	"	$2\frac{1}{2}$	41750	

Ort.	Centner.	Bezugs- und Absatz- Quelle.	Meilen.	Centner- Meilen.	Bemerkungen.
Formersdorf	20000	Würschnitz	2 ¹ / ₂	50000	Kohlen.
Thalheim	66400	Chemnitz	2 ³ / ₄	182600	
	66600	"	2 ³ / ₄	183150	
	50600	Würschnitz	2 ¹ / ₄	113850	Kohlen.
Dorf Chemnitz	5000	Chemnitz	3 ¹ / ₄	16250	
	45000	"	3 ¹ / ₄	146250	
Nieder-Zwönitz	4800	"	3 ¹ / ₂	14800	
	5400	"	3 ¹ / ₂	18900	
	5000	Würschnitz	2	10000	Kohlen.
Weißbach	6500	Chemnitz	1 ¹ / ₂	9750	
	5000	"	1 ¹ / ₂	7500	
	16000	Würschnitz	2 ³ / ₄	16500	Kohlen.
Thum	18000	Chemnitz	1 ³ / ₄	31500	
	28000	"	1 ³ / ₄	49000	
	31000	Würschnitz	1 ³ / ₄	54250	Kohlen.
Gelenau	23200	von Chemnitz	2 ¹ / ₂	58000	
	35700	nach "	2 ¹ / ₂	89250	
	25200	von Würschnitz	2 ³ / ₄	69300	Kohlen.
Zwönitz	27000	von Adorf	1 ¹ / ₂	40500	
	12000	nach Chemnitz	4 ¹ / ₂	54000	
	26000	von Würschnitz	2 ¹ / ₄	58500	Kohlen.
Lößnitz	47000	von Chemnitz	4 ¹ / ₂	211500	
	22000	nach "	4 ¹ / ₂	99000	
	6000	von Eibenstock	2	12000	
	14000	von Rautenfranz	3 ¹ / ₂	49000	
	7000	nach Chemnitz	4 ¹ / ₂	31500	
	4000	nach "	4 ¹ / ₂	18000	
	60000	von Würschnitz	3 ¹ / ₄	195000	Kohlen.

Ort.	Centner.	Bezugs- und Absatz- Quelle.	Meilen.	Centner- Meilen.	Bemerkungen.
Löbnitz	100000	—	3	300000	} Schieferbrüche.
	25000	—	3	75000	
	30000	—	3	90000	
	22500	—	3	67500	
	35000	—	3	105000	
	6000	—	3	18000	
	30000	—	3	90000	
Aue	2600	von Adorf	7	18200	} Mauersteine.
	35000	von Chemnitz	5 1/2	192500	
	78000	nach „	5 1/2	429000	
Zella	800	von Adorf	7	5600	
	7200	von Chemnitz	5 1/2	39600	
	800	nach Lugau	3 3/4	3000	
	1000	nach Chemnitz	5 1/2	5500	
Muerhammer	6000	von Adorf	7	42000	
	2000	von Chemnitz	5 1/2	11000	
	1800	nach „	5 1/2	9900	
	4500	nach „	5 1/2	24750	
Bockau	8000	von „	6 1/4	50000	
	13000	nach „	6 1/4	81250	
Schindler's Blaufarbenwerk	5000	von Falkenau	8 3/4	43750	
	2000	nach Chemnitz	6 1/4	12500	
	5000	von „	6 1/4	31250	
	2000	nach Adorf	6 1/4	12500	
Unterblauenthal	35000	nach Aue	3/4	26250	
	1000	von Falkenau	8 1/4	8250	
	1000	von Adorf	5 3/4	5750	
	7000	nach Chemnitz	6 3/4	47250	

Ort.	Centner.	Bezugs- und Absatz- Quelle.	Meilen.	Centner- Meilen.	Bemerkungen.
Unterblauenthal	6100		1 1/2	9150	
	9300	von Aue	1 1/4	11625	Kohlen.
Wolfsgrün	500000	von Falkenstein	7 3/4	3,875000	
	300000	von Chemnitz	7	2,100000	
	150000	nach "	7	1,050000	
	400000	nach Adorf	5 1/4	2,100000	
Reidhardtsthal u. Neue Werke	2500	von "	5 1/4	13125	
	22000	von Schöneck	3 1/2	77000	
	3500	von Aue	1 1/2	52500	
	15000	—	2	30000	
	3000	nach Chemnitz	7	21000	
	25000	—	4	100000	
	3500	von Aue	1 1/2	5250	Kohlen.
Weiter's Glashütte	1000	von "	1 1/2	1500	
Schönheider Hammer	6000	von "	2 1/4	13500	
	32000	—	2	64000	
	18000	—	1 1/2	27000	
	12000	nach Chemnitz	7 3/4	93000	
	11000	Aue	2 1/4	24750	Kohlen und Coaks.
Wildenthal	6000	von Aue	2 1/4	13500	
	32000	—	2	64000	
	18000	—	1 1/2	27000	
	12000	nach Chemnitz	7 3/4	93000	
	11000	von Aue	2 1/4	24750	Kohlen.
Mautenfranz	20000	von Chemnitz	8 1/4	165000	
	5000	von Falkenau	6 1/2	32500	
	20000	nach Chemnitz	8 1/4	165000	
	2000	von Zwickau	2 3/4	5500	

Ort.	Centner.	Bezugs- und Absatz- Quelle.	Meilen.	Centner- Meilen.	Bemerkungen.
Rautenfranz	3000	von Falkenau	6 1/2	195070	
	20000	nach Adorf	4 1/4	8500	
	20000	von Chemnitz	8 1/4	165000	
Morgenröthe	10000	von Falkenau	4	40000	
	10000	von Adorf	3 1/4	32500	
	10000	von Aue	3 1/2	35000	
	10000	von Chemnitz	9	90000	
	30000	von Adorf	3 1/4	127500	
	5000	von Aue	3 1/2	17500	
	10000	von Chemnitz	9	90000	
	20000	von Aue	3 1/2	70000	
Tannenbergesthal	5000	von Chemnitz	9	42000	
	4000	von Adorf	3 1/4	13000	
	4000	von Chemnitz	9	36000	
	7000	von ..	9	63000	
Schöneck	3000	von ..	10 1/2	31500	
	5000	von Aue	5	25000	
	40000	von ..	3	120000	
Tannenhäus	600	von Chemnitz	10 1/2	9000	
	600	nach ..	10 1/2	9000	
Markneufkirchen	19000	von Adorf	1	19000	
	8000	nach Chemnitz	13 1/2	108000	
	4000	von Falkenau	5	20000	
	4000	nach Adorf	1	4000	
	9000	von Aue	6	54000	Rohlen.
3,412736 Sa. Ctr.		16,314590 Sa. Ctr.-Meilen.			

Rechnen wir nun von diesem Frachtquantum drei Viertel auf gewöhnliche Güter, welche nach einem durchschnittlichen Satze von 2,5 Pf., und ein Viertel Kohlen zc., welche mit einem durchschnittlichen Satze von 1½ Pf. verfrachtet werden, so ergibt sich in runder Summe:

12 Millionen Meilencentner	à 2½ Pf.	= 103000 Thlr.	— —
4 " "	à 1½ "	= 20000 "	— —
		Sa. 123000 Thlr.	— —

Eine auch nur oberflächliche Durchsicht der obigen Zusammenstellung aller an der Bahn gelegenen Ortschaften, Fabriken, Spinnereien zc. giebt aber an die Hand, daß weniger als die Hälfte aller erwähnten gewerblichen Unternehmungen uns die gewünschten Zahlen geboten hat. Bringen wir nun aber noch den Umstand in Rechnung, daß sogar auch viele Etablissements gar nicht in der Zusammenstellung erwähnt werden konnten, so ist es sicher nicht zu hoch gegriffen, wenn wir für diese ungenannten oder doch unbezifferten Branchen ungefähr dieselbe Gütermasse ansetzen. Rechnen wir mithin in runder Summe 3½ Millionen Centner, welche auf durchschnittlich nur 5 Meilen transportirt werden, und nehmen wir einen ganz geringen Frachtsatz von nur 2 Pf. für den Meilencentner, so erhalten wir

$$3\frac{1}{2} \text{ Millionen Centner} = 17\frac{1}{2} \text{ Millionen Meilencentner,}$$

mit einem Geldebetrage von 116300 Thlr.

In diesem Gesamtbetrage sind dann immer noch nicht gerechnet:

- 1) alle Vermehrung an Frachten, welche von der durch die Eisenbahn erhöhten Industrie hervorgerufen wird;
- 2) alle Einnahmen, welche der Bahn dadurch zufließen werden, daß die im Bereiche derselben gelegenen Posten derselben sich bedienen werden.

Es sind dies die Poststationen von Harthau, Einsiedel, Thum, Stollberg, Zwönitz, Bößnitz, Lauter, Aue, Schönheide, Carlsfeld, Jägersgrün, Rothenkirchen, Schöneck, Klingenthal und Markneukirchen, welche zusammen ergeben:

503356 Stück Briefe,
8393 recommandirte Briefe,
107731 Pakete,
3,519568 Thlr. Geldsendungen,
66998 Thlr. Baarzahlungen,
13692 Landbriefe,
648058 Summe der Briefe.

Wohl aber sind **zu Ungunsten** der Bahn etwaige, von Bundeswegen eintretende Frachterniedrigungen berücksichtigt, dadurch daß wir die Güter zu dem billigen Ansätze von 1½ Pf., 2 Pf. und 2½ Pf. Fracht pro Meilencentner berechneten.

Wir schließen unmittelbar hier einige Betrachtungen über die an der Bahn gelegenen Staatsforsten an, von denen wir die vom Herrn Forstinspector Wettengel nach amtlichen Quellen zusammengestellten Data zu Grunde legen.

Von den 17 Revieren der Staatsforsten im Umfange von 50000 Aclern liegen vier an der Schneeberger Bahn und dreizehn an der projectirten Linie und zwar:

a) Vom Forstbezirk **Schwarzenberg**:

1) Bockauer Revier mit	2421 Acler,
2) Sosaer " "	2859 "
	Sa. 5280 Acler.

b) Vom Forstbezirk **Eibenstock**:

3) Auerzberger Revier mit	2886 Acler,
4) Eibenstocker " "	3017 "
5) Glashütter " "	3674 "
6) Wilzschhäuser " "	4022 "
7) Hundshübler " "	3256 "
8) Schönheider " "	3335 "
	Sa. 20190 Acler.

c) Vom Forstbezirk **Auerbach**:

9) Georgengrüner Revier mit	3064 Acler,
10) Rautenfranzler " "	2658 "
11) Tannenbergesthaler " "	2422 "
12) Sachsegrunder " "	2715 "
13) Brunnöbraer " "	3221 "
	Sa. 14080 Acler.

Sa. Sar. 39550 Acler.

Rechnet man nun hinzu

d) die **Privatforstbezirke** von 2450 Acler,

so kann man annehmen, daß ein Waldgebiet von mindestens 42000 Acler durch die Bahnlinie aufgeschlossen wird.

Das Frachtquantum anlangend, welches von diesen Revieren der Bahn zufließen wird, so sind vom Bockauer- und Sosaer Reviere (zum Schwarzenberger Bezirk gehörig) in den zuletzt verfloffenen fünf Jahren gemeinjährig:

5844 Klaftern $\frac{3}{4}$ ellige Nuthölzer und

2281 desgl. Brennheit- und Klöppelölzer verschlagen und abgesetzt worden, von welchem Quantum nach Abzug der im Forstgebiete selbst aufgebrauchten Hölzer überhaupt ca.

5600 Klaftern Nutzholz und

2000 dergl. Brennholz = Derbholz schon bisher als Handelsartikel bis zur nächsten Station der bereits vorhandenen Bahn geschafft wurden. Da nun aber die Muldenthalbahn die beiden hier fraglichen Reviere unmittelbar durchschneidet, so wird man selbstverständlich in Zukunft die Hölzer der nächsten Station der Muldenthalbahn zuführen.

Im Durchschnitt hat eine im Walde angetrocknete Klafter Holz, wenn selbige am Schlagorte ungefähr 4 Monate stehen bleibt, und wovon etwa 90 % Fichte ist, ein Gewicht von 25 Ctr.; obige Klafterzahl entspricht daher einer Gewichtsmenge von

190000 Ctr., die auf mindestens zwei Meilen zum Transport auf der Muldenthalbahn gelangen. Rechnet man aber hierzu noch diejenigen 1000 $\frac{1}{4}$ ellige Klaftern, um welche der Abgabesatz nach dem Gutachten des Forstverwaltungsamtes Schwarzenberg noch wird gesteigert werden müssen, bevor beide Reviere ihren höchsten nachhaltigen Ertrag liefern und der beim Bockauer Revier mit 400 Klaftern, beim Sosaer aber zu 600 Klaftern angenommen worden ist, so erhöht sich damit die Befrachtung der Eisenbahn für volle zwei Meilen Bahnstrecke auf

215000 Ctr. Hierbei ist aber noch ausdrücklich hervorzuheben, daß außer den als an Ort und Stelle verbrauchten und daher als Frachtgut nicht in Ansatz genommenen 244 Klaftern $\frac{1}{4}$ elligen Nutzholz und 281 Klaftern $\frac{1}{4}$ elliges Brennholz = Derbholz noch anderweit auf die alljährlich stattgehabte Abgabe von

2600 Klaftern Stockholz und

2450 Reißigshocke, die zur Zeit noch keine Ausfuhrartikel bilden, keine Rücksicht genommen ist.

Was weiter die Abgaben von den oben namhaft gemachten 6 Forstrevieren des Forstbezirks Eibenstock betrifft, die so recht eigentlich in der Mitte der Bahn befindlich sind, und deren Producte die Bahn im Durchschnitt $3\frac{1}{2}$ Meilen zu transportiren haben wird, so betragen selbige innerhalb der letzten Jahre, den gegebenen amtlichen Mittheilungen zu Folge, gemeinjährig

11725 $\frac{1}{4}$ ellige Klaftern Nutzholz und

6950 dergl. Brennholz Derbhölzer, von welchen alljährlich mit Ausschluß der im Forstgebiete selbst verbrauchten Hölzer mindestens ca.

10000 Klaftern Nutzholz und

6000 dergl. Brennholz als Handelsartikel der Bahn zugeführt werden. Diese Summe, die nach dem Gutachten der Oberforstmeisterei Eibenstock innerhalb der nächsten 40 bis 50 Jahre auf den in Frage stehenden sechs Revieren bis auf

22000 Klaftern $\frac{1}{4}$ elliges Derbholz in Folge des Mehrertrags, den diese Reviere mit Bestimmtheit gewähren werden, anwachsen wird, kann nach dem sachverständigen Urtheile sofort, wenn die Bahn fertig ist, nachhaltig zum Besten der Reviere entnommen werden, weil durch die Bahn die zur Zeit noch fehlende Gelegenheit geboten ist, Durchforstungshölzer mit Vortheil absetzen zu können.

Außer den vorgedachten Hölzern liefern obige sechs Staatsforstreviere jährlich 800 Stodklaftern und 12000 Reißigschode und Astklaftern, die nicht mit in Betracht zu ziehen sind, da sie keinen Handelsartikel bilden.

Vorstehende Angaben ergeben einen Frachtsatz von 400000 Etr. und dürfte sich selbiger nach dem amtlichen Gutachten der Oberforstmeisterei Eibenstock in gar nicht ferner Zeit um 150000 Etr. erhöhen und mithin in Sa. 550000 Etr. ausmachen. Dieses Gewichtsquantum ist etwa 2 bis 3 $\frac{1}{2}$ Meilen weit per Bahn zu transportiren.

Nach den im Vorstehenden angewendeten Ansätzen hat man auch seiner Zeit den zukünftigen Ertrag der durch die Schneeberger und Schwarzenberger Bahn erschlossenen Reviere berechnet, die Wirklichkeit ist aber thatsächlich noch über das vermuthete Resultat hinausgegangen und es ist wohl mehr als wahrscheinlich, daß dies auch im vorliegenden Falle stattfinden wird. Wir haben aber an obigen geringeren Sätzen festgehalten, trotzdem daß sogar noch ein anderer Umstand die Erhöhung des Ertrags fast zur Gewißheit macht.

Es ist bekannt, daß das Königreich Sachsen nicht so viel Holz producirt als im Lande selbst verbraucht wird, sowie daß nicht bloß in den mittleren Landestheilen, sondern sogar bis ins Hochgebirge hinauf die Waldflächen sich seit 30 Jahren ansehnlich vermindert haben und naturgemäß sich auch noch in Zukunft fort vermindern müssen bis der Zeitpunkt eintritt, wo die Walderzeugnisse mit andern Rohproducten im wirthschaftlichen Gleichgewichte stehen werden. Dies kann doch nur dann der Fall sein wenn der Forst-Reinertrag den Boden und das beträchtliche Waldbestandscapital angemessen so verzinst, wie man es von den im landwirthschaftlichen Betrieb befindlichen Flächen schon längst erreicht hat.

Behufs der Ermittlung derjenigen Befrachtung, welche aus dem Walde der Bahn zugeführt werden wird, sind nun noch die zum Bahnrayon gehörigen Reviere des Forstbezirks Auerbach und die Privatforsten bezüglich ihrer Massensieferungen in Rechnung zu stellen.

Die Ersteren haben innerhalb der vier Jahre 1860/1863 gemeinjährig verschlagen und abgegeben:

- 5600 $\frac{3}{4}$ ellige Klaftern Nutzholz
- 11200 dergl. Brennholz
- 7025 Stodklaftern und nahezu
- 8000 Schock Reißig und Astklaftern.

Von diesen Massen würde die Bahnlinie auf einem Trakte, welcher im Durchschnitt zu 4 bis 4 $\frac{1}{2}$ Meilen angenommen werden muß, sicherlich und zwar wiederum mit dem schon mehrfach erwähnten Abzug des örtlichen Bedarfes

5000 Nutzklaftern und
 10000 Brennklaftern zu transportiren haben, welche nach eben angenommenen Gewichtsverhältnissen
 (eine Klafter von 80 Kubik-Fuß angetrocknetem Holz = 25 Ctr.)
 375000 Ctr. betragen.

Zu diesen fisciſchen Forſterträgniffen ſind nun noch hinzuzurechnen:

1000 $\frac{3}{4}$ ellige Klaftern Nutzholz und
 500 $\frac{3}{4}$ „ „ Brennholz mit
 37500 Ctr., die aus den an der Bahn liegenden Privatwäldungen kommen und auf eine Länge von
 durchſchnittlich wenigſtens 3 Meilen gefahren werden.

Stellt man nun dieſe auf amtliche Angaben beruhende Detailergebnisse zuſammen
 ſo ergeben ſich

a.,	215000 Ctr.,	2	Meilen	=	430000
b.,	550000 „	2—3 $\frac{1}{2}$	„	=	1,450000
c.,	375000 „	ca. 4 $\frac{1}{2}$	„	=	1,587500
d.,	37500 „	3	Meilen	=	112500

mithin zuſammen **3,580,000** Meilencentner, welche

die Bahn zu transportiren haben wird.

Der Frachtsatz pro Meile und pro Ctr. Holz beträgt auf den ſächſiſchen Staatsbahnen 2,3 Pf.
 und es ergibt ſich aus den Wäldungen allein ſchon eine Einnahme von

27500 Thaler.

Hierzu kommen aber noch alle die größeren oder geringeren Forſtnebennutzungen, welche jetzt
 eine geringe Bedeutung haben, aber bei dargebotenem billigen und leichten Transport an Ausdehnung
 weſentlich gewinnen werden. Wir erinnern hier nur an die Granitſteinbrüche des Eibenſtocker Reviers,
 deren Steine namentlich als Wölbſteine ſechs, ſieben Meilen weit ſchon biſher auf der Aue verführt
 wurden. Der Kubikfuß dieſer Steine wird gegenwärtig mit 5 Ngr. berechnet und werden dieſelben
 nicht allein nach Sachſen ſondern mehr noch nach den nächſten Diſtricten von Böhmen verkauft.
 Wir kommen aber auf derartige Produkte weiter unten zu ſprechen.

Als die beiden hauptſächlichſten und ſicherſten Erträgniffe der projectirten Bahnen haben wir
 alſo biſher die Güterfrachten und die Holzfrachten gefunden, welche aus den an der Hauptlinie
 Chemnitz-Aue-Adorf gelegenen Ortschaften und den Staatswäldungen erfließen werden; was aber den
 Perſonenverkehr anbelangt, ſo ſetzen wir deſſen Beſprechung vor der Hand noch aus, um zuvörderſt
 auch den von den beiden Zweigbahnen zu erwartenden Güterverkehr näher zu beleuchten.

Die Zweigbahn Thalheim-Stollberg-Lugau iſt, wie ſchon erwähnt, vorzugsweiſe Kohlenbahn.
 An Ortschaften trifft ſie nur:

Brünloſ, 713 Einwohner.

Mühle von Schwind, Kramerei von Goniß; Großer Defonomiebetrieb.

Stollberg, 5263 Einwohner.

Große Spinnerei von Wollner, mehrere Mühlen. Gerichtsamt.

Poststation: Im Jahre 1865: 67938 Briefe, 1391 recommandirte Briefe, 11973 Packete, 331708 Thlr. Geldsendungen, 8528 Thlr. Baarzahlungen, 2457 Landbriefe, 86580 Summe der Briefe.

Würschnitz, 2536 Einwohner.

Mehrere Mühlen. Oekonomiebetrieb.

Da wir von diesen Ortschaften über deren Güterverkehr keine Zahlen als erste Unterlage einer Berechnung erhalten konnten, vermögen wir auch nicht in gleicher Weise, wie bei der Hauptlinie, eine Berechnung anzustellen; daß aber die Bahn nicht ohne Güterverkehr sein wird, ist wohl selbstverständlich.

Von um so größeren Gewicht wird der Kohlentransport sein und wir sind in der günstigen Lage, grade über diesen wichtigsten Zweig, ähnlich wie oben betreffs des Holzes, aus den sichersten Quellen unsere Zahlen schöpfen zu können.

Von den Würschnitzer Kohenschächten sind im Jahre 1865 2,967670 Ctr. Kohlen durch die Eisenbahn verfrachtet worden, von denen wir hier nur die größeren Posten anführen wollen; es gingen nämlich:

nach Chemnitz	17125	Wagenladungen,
„ Leipzig	2571	„
„ Döbeln	1389	„
„ Oberlichtenau	1418	„
„ Siegmars	1227	„
„ Wüstenbrand	1224	„
„ Dresden	1212	„

Außer diesen 2,967670 Ctrn. wurden durch Geschirre 5,714437 Ctr. verladen, nämlich vom

	Scheffel.	Ctr.
Carl-Schacht	191408.	344534.
D.-Schacht	722434.	1,300381.
Otto-Schacht	689428.	1,240970.
Gottes Segen-Schacht	313782.	564808.
Neue Fundgrube	181736.	327124.
Hedwig-Schacht	655719.	1,181294.
Seewald-Schacht	150652.	271173.
Fürstliches Werk	268974.	484153.
Sa.	3,174133.	5,714437.

und zwar gingen von dieser Zahl trotz der Eisenbahn gegen 3,000000 Ctr. nach Chemnitz. Es wiederholt sich also hier eine Erscheinung, die auch bei der Albertsbahn zu Ueberraschung Aller hervortrat,

daß nämlich die Geschirre der Bahn nicht ohne Erfolg Concurrenz machen. Die Gründe dieser Erscheinung sind unschwer zu finden, für uns aber ist die Hauptsache, dieselbe auch bei unseren Berechnungen nicht zu vergessen, damit man uns nicht den Vorwurf zu hoher Ansätze mache. Zieht man diese 3 Millionen Ctr. von obigen 5,714437 Ctr. ab, so bleiben 2,714437 Ctr. übrig, welche in der Hauptsache nach Süden und Westen, von den Schächten aus gerechnet, gehen; da nun aber die Hauptabnehmer dieses Theils der Kohlen in Stollberg und im Zwönitzthale sich befinden, welche Letztere besonders, von den Schächten aus bis zu ihnen bedeutend schwierigeren Agentransport haben, als der von den Schächten nach Chemnitz, so ist es (selbst unter Einrechnung des nurgedachten Umstandes, daß auch von diesen Kohlen, welche jetzt schon nach Westen und Süden gehen, einige Fracht doch den Geschirren verbleiben wird) nicht zu hoch gegriffen, wenn wir von der letztgedachten Ziffer die Hälfte, also 1,350000 Ctr. in runder Summe als künftiges Frachtobject der Zweigbahn, beziehentlich von Thalheim ab als Frachtobject der Hauptbahn betrachten.

Aber selbst hiervon bringen wir noch 295000 Ctr. in Abzug, welche wir schon in der obigen Tabelle über die Etablissements u. der Hauptlinie in Anrechnung gebracht haben und die natürlich nicht nochmals mitzählen können. Es verbleiben sonach 1,055000 Ctr., welche noch verrechnet werden dürfen und welche in überwiegender Menge $2\frac{1}{2}$ bis 5 Meilen weit zu gehen haben, zu einem nicht geringen Theile aber noch weiter, namentlich sofern die Eisenhämmer des oberen Muldenthales neben der Falkenauer Braunkohle auch die jetzt schon zum Theil verwendete Würschnitzer Steinkohle fortbeziehen werden.

Nehmen wir durchschnittlich $3\frac{1}{2}$ Meilen Transportweite an, was wohl sicher eher zu wenig, als zu viel ist, so erhalten wir

3,687000 Meilencentner,

welche zu $1\frac{1}{2}$ Pf. Fracht gerechnet, eine Einnahme von

18435 Thalern

dem Unternehmen zuführen.

In solider und sicher fundirter Weise haben wir auch hier nur an den schon vorhandenen Betrieb des Kohlengeschäftes angeknüpft und überlassen wir alle Steigerungen, welche in Folge der Eisenbahn eintreten werden, der Zukunft. Doch gestatten wir uns auf einen Umstand hinzuweisen, der in mehrfacher Beziehung von Wichtigkeit ist.

In den Häuslichkeiten und im Kleingewerbe verbraucht man, namentlich im Bezirk der Forsten am oberen Muldenthale fast nur Holz zur Feuerung. Macht eine Bahn, wie die vorgeschlagene, es möglich, das Holz durch Versendung besser zu verwerthen, so erhöht sich nicht nur die Rente, welche der Staat aus jenen Forsten zieht, sondern die Anwohner müssen auch auf Ersatzmittel für das vertheuerte, die Ferne auffuchende Holz bedroht sein. Diesen Ersatz werden sie theils in den Falkenauer Braunkohlen, theils in den Würschnitzer Steinkohlen finden, und die Intelligenz der Erzgebirger ist

dafür Bürge, daß diese kleine sociale Umwälzung rasch und still sich vollziehen wird. Natürlich aber muß dieser Umstand, auch von dem erhöhten Bedarf der Großindustrie abgesehen, von großem Einfluß auf die Consumtion und mithin auf die Fracht an Kohlen sein. —

Wenden wir uns nunmehr zu der Zweigbahn **Schöneck-Falkenau**, so beginnen wir zuvörderst, wie bei der Hauptlinie, mit der Darstellung des gesammelten statistischen Materials, der wir leider die Bemerkung vorausschicken müssen, daß Dasjenige, was wir oben im Allgemeinen über die Ausfüllung der Fragebogen sagten, vorzugsweise von der hier vorliegenden Strecke gilt, zumal sehr umfängliche und werthvolle Notizen, welche wiederholt zugesichert wurden, leider nicht eingegangen sind.

Zwoda und Zwodathal, 1800 Einwohner.

Dieselbst befindet sich eine Schneidemühle von Klier, Zirkelfournier, ein volles Gatter und 2 Mahlgänge; außerdem noch 3 Mahl- und Schneidemühlen, Instrumentenfabrikation und Brauerei.

Klingenthal, 2321 Einwohner.

Hauptbeschäftigung: Fabrikation von musikalischen Instrumenten. Das große Geschäft von **C. F. Dörffel & Sohn** (Fabrikation von Instrumenten und Cigarrenfabrik) beschäftigt allein ca. 600 Arbeiter; 9 Mahl- und Schneidemühlen; Handel mit Spitzen. Gerichtsamt; Untersteueramt.

Poststation: Im Jahre 1865: 32747 Stück Briefe, 455 recommandirte Briefe, 10101 Pakete, 3,40756 Thlr. Geldsendungen, 5278 Thlr. Baarzahlungen, 1053 Stück Landbriefe, in Sa. 47021 Stück Briefe.

Schönwerth, Rohstadt, Markhausen, 948 Einwohner.

Treibt viel Ackerbau; Fabrikation von Instrumenten.

Ursprung, 271 Einwohner.

Oekonomie.

Schwaderbach, 2145 Einwohner.

3 Mull- und Tüllmanufacturen nebst 4 Stickeriegeschäften.

Silberbach, 2016 Einwohner.

1 Cattundruckerei, 1 Baumwollenmanufactur, 1 Stickeriegeschäft und 3 Mahlmühlen. Bezug von Falkenau 9000 Ctr. Fracht. Verbrauch an Kohlen 10000 Ctr.

Eibenberg, 930 Einwohner.

Hauptsächlich Oekonomie und Weberei. Bezug von Falkenau 3500 Ctr. Güter und 3800 Ctr. Kohlen.

Kirchberg, 321 Einwohner. **Schönan**, 585 Einwohner. **Väterbach**, 157 Einwohner. **Waltersgrün**, 117 Einwohner.

Oekonomie und Spitzenindustrie.

Fribus, 135 Einwohner.

Spitzenindustrie und 1 Zündwaarenfabrik.

Schieferhütten und Hochgarth, 874 Einwohner.

2 Mühlen, Spitzenstickerei und Näherei.

Neudorf, 171 Einwohner.

Ackerbau.

Konstadt, 250 Einwohner. **Schwarzenbach**, 237 Einwohner.

Ackerbau.

Vogeldorf und Schönland, 1083 Einwohner.

Spitzenindustrie, Näherei und eine Mühle.

Grazlik, 5886 Einwohner.

Kamm- und Streichgarnspinnerei von Thomas, 7528 Spindeln; 40 Pferde Wasser- und 50 Pferde Dampfkraft; Baumwollenspinnerei von Theodor Pilz, 12000 Spindeln, 60 Pferde Dampf- und 20 Pferde Wasserkraft; Baumwollenspinnerei von Dohauer, 4000 Spindeln und 20 Pferde Wasserkraft; Hand- und Maschinenstickereigeschäfte von Fuchs & Söhne, Alessani, Meinel; Instrumenten- und Messingmaschinenfabrik von Keilwerth, Soukuf, Starwasser's Söhne, Lehrer, Holand, Landsmann und Langhammer; gemischte Waarenhandlung von Gustav Wellal, G. Hittl, M. Thomas, A. Keilwerth, Langhammer, Josef Vinzl, J. Dohauer, Steint. Dieselben beziehen von Chemnitz 34710 Ctr. und von Falkenau 28000 Ctr. Güter und liefern nach Chemnitz 3600 Ctr. und nach Falkenau 18450 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 64800 Ctr. von Falkenau. Außerdem giebt es: 9 Mühlen; die Besitzer der größeren Mühlen sind: Rudolph Hüller (2 Mahlgänge), Rich. Vinzl (2 Mahlgänge), W. Korb (1 Kunstgang), Jos. Weck und Joseph Kiedel (2 Mahlgänge), W. Schmitt (1 Mahlgang), Conrad Dohauer (2 Mahlgänge); 2 Brauereien von Ch. Karnoll und Anton Greinl; 28 Bier- und 7 Weinschenken; 10 Mehlhandlungen; 2 Bleichereien von Hopf und Vincenz; 2 Eisenhandlungen von Kofmeisel und Schmidt; 4 Getreidehändler: A. Meinel, W. Langhauer, N. Steint, J. C. Künzl; nebenbei noch 13 Kaufleute; 50 Musikinstrumentmacher; 33 Victualienhändler. Dieselben beziehen: 136150 Ctr. von Falkenau und 15000 Ctr. von Leipzig und liefern 1500 Ctr. nach Falkenau und 32600 Ctr. nach Leipzig; Verbrauch an Kohlen 16000 Ctr. von Falkenau. K. t. Bezirksamt, Steueramt, Hauptzollamt, Finanzwach-Commissariat, die Bezirksvertretung

Kohling, 110 Einwohner.

2 Drahtmühlen und Spitzenindustrie.

Frankenhammer, 625 Einwohner. **Trinkseifen**, 1451 Einwohner.

Deconomie und viel Spitzenindustrie.

Schindlwald, 426 Einwohner.

Eisenwerk von Graf von Kossitz - Rhind; Hohofen; Betrieb: 3347 Ctr. Walzeisen, 1000 Ctr. Schwarzblech, 4500 Ctr. Weißblech, 15100 Ctr. Roh- und Gußeisen. Im Orte wird Spitzenindustrie getrieben.

Rothau, 286 Einwohner.

Eisenwerk von Graf Erwin von Kossitz: 2 Walzwerke, 1 Hohofen mit 2 Ruppelöfen, 100 Pferde Wasserkraft. Bezug: 6000 Ctr. Roheisen von Wildenthal, 60000 Ctr. Eisenstein aus der Falkenauer Gegend; Lieferung nach Chemnitz 6000 Ctr. und nach Falkenau 10000 Ctr.; Verbrauch an Kohlen 40000 Ctr. von Falkenau.

Brünles, 708 Einwohner. Absroth, 564 Einwohner. Fajattengrün, 467 Einwohner.

Bechbach, 338 Einwohner.

Deconomie und Spitzenindustrie

Schönbach, 522 Einwohner.

Instrumentmacherei, Spitzenfabrikation, 1 Meierhof und 2 Brauereien.

Dedt, 332 Einwohner. Bernau, 1033 Einwohner. Gmeth, 240 Einwohner. Schast, 164 Einwohner.

Weizengrün, 271 Einwohner. Liebenau, 285 Einwohner. Krondorf, 183 Einwohner.

Landwirthschaft und Spitzenindustrie.

Leopoldhammer, 402 Einwohner.

1 Glasfabrik, der Gräfin von Auersperg gehörig, liefert jährlich für 45000 Gulden Waaren und beschäftigt 36 Arbeiter. 2 Mahlmühlen und 1 Bretmühle, der Vertrieb davon größtentheils nach Sachsen.

Horn und Vindenhammer, 361 Einwohner.

2 Bret- und 2 Mahlmühlen.

Heinrichsgrün, 1785 Einwohner.

Domaine mit Schloß, dem Grafen Erwin von Kossitz gehörig, besitzt sehr große Waldungen, worauf wir am Schlusse zurückkommen. Der Ort selbst hat Spitzenindustrie.

Schwarzbach, 261 Einwohner. Sponst, 75 Einwohner. Rösteldorf, 612 Einwohner. Dotterwies,

343 Einwohner. Rührberg, 489 Einwohner. Griesbach, 91 Einwohner. Silbersgrün, 363 Einw.

Deconomie.

Altengrün, 144 Einwohner.

Deconomie.

Bleistadt, 1053 Einwohner.

Bleigruben, einer Actiengesellschaft gehörig; 2 Mahl- und 1 Schneidemühle; eine Brauerei. In der Stadt werden die berühmten Brüsseler-Spißen genäht.

Gartenberg und Berth, 455 Einwohner.

Schloß mit Parkanlagen, der Gräfin von Auersperg gehörig, sehr große Waldungen, einen Eisenhammer, 2 Mahl- und 1 Schneidemühle.

Holzmeißel, 490 Einwohner. **Doplasgrün**, 531 Einwohner.

Deconomie.

Unter- und Ober-Neugrün, 508 Einwohner.

2 Mühlen, auch befinden sich hier selbst Thongruben für die Porzellanfabrikation.

Zweifelsreuth, 192 Einwohner.

Ackerbau.

Neufirchen und Breundorf, 1306 Einwohner.

Weberindustrie; die Fabrik von Th. Mayer erzeugt selbst jährlich 800 Dsd. baumwollne Tücher.

Loch, 197 Einwohner.

Deconomie.

Neuhäuser, 94 Einwohner.

Deconomie.

Bichelberg, 617 Einwohner.

Eine große Bretmühle und Deconomie.

Chodau, 1000 Einwohner.

Dieselbst befindet sich eine große Porzellanfabrik, sonst nur Deconomie.

Goßengrün, 1617 Einwohner.

Spißen- und Zeugmacherei, Fabrik von Röcken, Blumenmacherei, Brüsseler Spißenmanufactur und eine Brauerei.

Blumberg, 247 Einwohner. **Wallhof**, 456 Einwohner.

Deconomie und 2 Mühlen.

Wintersgrün, 245 Einwohner. **Lein**, 374 Einwohner. **Alberuhof**, 135 Einwohner.

Marklesgrün, 164 Einwohner. **Panz**, 482 Einwohner.

Deconomie, Eisensteingruben und eine Kunstmühle.

Grafeth, 241 Einwohner. **Neufattel**, 524 Einwohner. **Robesgrün**, 236 Einwohner. **Bürgles**,
421 Einwohner. **Frauenreuth**, 476 Einwohner.

Deconomie.

Falkenau, 2125 Einwohner.

Domaine, Schloß mit Park, dem Grafen Erwin von Nostitz gehörig, auch eine Brauerei, welche jährlich 8000 Eimer Bier braut. Die städtische Brauerei braut jährlich 5000 Eimer Bier; eine Kunst- und Mahlmühle von Gleichschmidt liefert jährlich 12000 Mezen Mehl; außerdem giebt es noch eine Mahl-, eine Bret- und eine Knochenmühle; eine Färberei von Franz Eckel; eine Ziegelei, welche jährlich 130000 Stück Ziegel brennt; gemischte Waarenhandlungen giebt es von Fischer, Krauß, Dippmann, Steidl, Dietrich und Krenmling; Großhandlungen von Haruch und Hirsch und 4 größere Schnitthandlungen; Hopfenbau beläuft sich im Falkenauer und Saazer Kreis auf 50000 Ctr., wovon jährlich 20000 Ctr. nach Sachsen, Bayern, England &c. versendet werden. K. K. Telegraphenstation, Bezirksamt, Finanzwach-Commissariat, Bezirksvertretung, Steueramt. Ein Capuzinerkloster mit 6 Mönchen.

Schönwerth, 943 Einwohner.

Vorstadt von Falkenau.

Zwodau und Davidsthal, 205 Einwohner.

Eine Schafwollenspinnerei und Weberei von Schmieger mit 840 Spindeln, fertigt im Jahre 1250 Ctr. Garn; eine Mühle; Ziegeleien von Fischer, Krauß, Peter und Stark. Das Etablissement in Davidsthal von Stark hat eine Glashütte (fertigt jährlich 700 Ctr. rohes Spiegelglas) liefert Schwefelsäure, Eisenvitriol, Schwefel, Salzsäure und Salpetersäure; besitzt nebenbei Thonflaschenfabrik, eine Ziegelei; desgleichen eine von Peter.

Panterbach, 111 Einwohner.

Treibt viel Deconomie; Mahl- und Schneidemühle von Peter.

Berg, 101 Einwohner.

Deconomie und Bergbau.

Hajfelbach, 197 Einwohner.

Meierhof, dem Grafen Erwin von Nostitz gehörig, eine große Ziegelei und Thonröhrenfabrikation.

Königswerth, 235 Einwohner.

Große Deconomie, viel Waldungen, 1 Mühle und 1 Ziegelei, letztere der Gemeinde gehörig.

Leichwitz, 85 Einwohner.

Deconomie, Granitsteinbrüche und 1 Ziegelei.

Altjattel, 893 Einwohner. **Pittmitz**, 452 Einwohner.

Maunfabrikation der **J. D. von Stark'schen Erben** beschäftigt 700 Arbeiter und liefert 55210 Ctr. Schwefelkies und 394736 Ctr. Maunmineral.

Haberpirk und Nahr, 819 Einwohner.

Maunfabrikation von **Hochberger** beschäftigt 150 Arbeiter und liefert 7200 Ctr. Schwefelkies und 16600 Ctr. Maunmineral.

Reichenau, 706 Einwohner.

2 Glasfabriken beschäftigen 50 Arbeiter und fertigen 37800 Schock P. M., Gussfabrikation, 1 Bretmühle von **J. D. von Stark**; Kufshütten.

Wudingrün, 240 Einwohner.

Große Dekonomie mit Waldungen, Bausteinbrüche, 2 Mahl- und Bretmühlen, 2 Ziegelhütten und 1 Eisenhammer.

Höfen, 139 Einwohner.

Dekonomie.

Konnengrün, 65 Einwohner.

Dekonomie und 1 Mühle.

Buckwa, 159 Einwohner.

Dekonomie.

Pittengrün, 388 Einwohner.

2 Meierhöfe mit Brauerei, viel Waldungen mit schlagbarem Holze und 1 Ziegelei.

Birndorf, 357 Einwohner. **Kallesgrün**, 309 Einwohner. **Bröschau**, 95 Einwohner. **Grün**, 142 Einwohner.

Dekonomie mit Waldungen.

Kanentulm und Kitzengrün, 957 Einwohner.

1 Baum- und Schafwollenspinnerei von **Kummer**, 1 Meierhof, 1 große Dampf-Brauerei, 4 Ziegeleien, 1 Mahlmühle von **Joseph August Hecht's Erben** und Handel mit allen Industriezweigen.

Mariaikulm und Reizengrün, 805 Einwohner.

Wallfahrtsort von **Tepliz**; Probstei mit Gutbesitz des ritterlichen Kreuzherrnorden mit dem rothen Stern; 1 Meierhof, Forstmeisterei, 1 Brauerei, 1 Ziegelhütte und hauptsächlich Weberei.

Zieditz, 209 Einwohner.

1 Eisenwäsche, 1 Ziegelei und 1 Mühle.

Kloben, 266 Einwohner. **Zhenjau**, 207 Einwohner. **Berglas**, 421 Einwohner. **Schaben**, 448 Einwohner.
Ruditzgrün, 259 Einwohner.

In jedem dieser Orte befindet sich 1, auch 2 Mühlen, sonst wird nur Ackerbau getrieben.

Königsberg, 3866 Einwohner.

Baumwollenspinnerei von Gebrüder Jenk, 6000 Spindeln, liefern 2000 Ctr. Garn; 1 Weberei; 1 Färberei; 1 große Brauerei von August Haas; 1 Möbelfabrik von Emanuel Gottlieb und mehrere Kaufgeschäfte.

Kogerau und Venfenthal, 233 Einwohner.

Eine Baumwollenspinnerei, Färberei, Druckerei von Jenk & Comp. beschäftigt den größten Theil der Einwohner von Königsberg.

Nirchenberg, 393 Einwohner. **Arnikgrün**, 404 Einwohner. **Reichenbach**, 162 Einwohner.
Golddorf, 498 Einwohner. **Schlaggenwald**, 4125 Einwohner.

Nur Deconomie.

Streichgarnspinnereien von Franz Ruff und Josef Zickler haben 760 Spindeln und liefern 150 Ctr. Garn; Johann Simon, 240 Spindeln, fertigt 50 Ctr. Garn; Josef Rathgeber und Friedrich Hölzel mit 900 Spindeln; eine Baumwollenspinnerei von Christian Reichenbachs Erben mit 8000 Spindeln; eine Porzellanfabrik von August Haas 212 Arbeiter und fertigt für 160000 Gulden Waaren; Zinnbergwerke; 8 Zinngießer und eine Blechwaarenfabrik. Das ärarische Werk liefert 135 Ctr. und die Privatwerke 327 Ctr. Ein Brauhaus.

Vauterbach, 111 Einwohner.

Deconomie, eine Brauerei. Es giebt in diesem Orte viel Weber.

Schönfeld, 3001 Einwohner.

Eine Streichgarnspinnerei von Josef Ruff mit 600 Spindeln fertigt 63 Ctr. Garn; eine Tuchfabrik; Thonwaarenfabrikation und Zinngießerei.

Kendek, 2076 Einwohner.

Walz- und Stabeisen- Schwarz- und Weißblechfabrikation von Freiherrn von Kleist mit 2 Dampfhammern; Betrieb durch 2 Dampfmaschinen und extra Wasserkraft; fertigt 5500 Ctr. Walzeisen, 5750 Ctr. Schwarzblech, und 15000 Ctr. Weißblech; Streichgarnspinnerei verbunden mit Schafwollwaaren-erzeugung mit 4430 Spindeln; Lieferung 1460 Ctr. Garn. Außerdem noch eine Baumwollen- und eine Schafwollenspinnerei.

Carlsbad.

Im Jahre 1867 waren daselbst Curgäste anwesend:

aus Preußen	4504	Personen,
„ den österreichischen Staaten	3433	„
„ Rußland	1454	„
„ den sächsischen Ländern	911	„
„ den übrigen norddeutschen Staaten	673	„
„ Bayern	395	„
„ England	274	„
„ Amerika	168	„
„ Schweden	153	„
„ Frankreich	151	„
„ Belgien	119	„
„ Württemberg	101	„
„ Dänemark	76	„
„ der Schweiz	47	„
„ Baden	45	„

Sa. 12504 Personen.

Es wird sich nöthig machen, an vorstehende Zusammenstellung einige Bemerkungen zu knüpfen. Die erste derselben ist die, daß betreffs der bei den einzelnen Ortschaften und Etablissements ersichtlichen Zahlenangaben über Spindeln, Wasserkräfte, Gütermengen &c. genau in derselben Weise, wie oben bei der Hauptlinie Chemnitz-Aue-Mordorf verfahren worden ist. Dagegen sind zweitens hier viele Ortschaften aus einem weitem Umkreise der Bahn mit aufgenommen worden, und zwar aus folgendem Grunde: die Hauptlinie bewegt sich in schmalen Flußthälern, in welche sich die Mehrzahl der Ortschaften &c. sammelndrängt. Der untere Lauf der Zwodau aber bewegt sich in Terrainverhältnissen, welche nach rechts und links eine größere Ausdehnung des Verkehrs mit der Bahn gestatten: der ganze, umfangreiche, wenn auch ziemlich flache Kessel, in dessen Mittelpunkt ungefähr Falkenau liegt, gehört zu dem natürlichen Gebiet unsrer Zweigbahn und wird, auch wenn dereinst die Eger-Carlsbader Bahn fertig sein wird, für den ganzen Verkehr nach Sachsen dies bleiben. Um über das Gebirge nach Sachsen zu gelangen, wird man auch aus einer Entfernung von 2—3 Stunden seitwärts von Graßlitz, Bleistadt &c. und südlich von Falkenau die Bahn den steilen Chaussees vorziehen, und ebenso umgekehrt bei dem Verkehr aus Sachsen nach diesem Gebiete. Um nur ein Beispiel hierfür anzuführen, so kann man sicher annehmen, daß die aus dem Norden kommenden Curgäste von Carlsbad jedenfalls die Bahn benutzen werden.

Diese mehr abseits gelegenen Ortschaften treiben in der Hauptsache Landwirthschaft und sind hauptsächlich zu vollständiger Darstellung des zwischen dem Erzgebirge und der angrenzenden Niederung obwaltenden Gegensatzes und betreffs des weiter unten zu beleuchtenden Personenverkehrs mit aufgenommen worden. Wir lassen eine summarische Zusammenstellung der Frachtmengen aus vorstehendem statistischen Materiale folgen:

Ort.	Centner.	Bezugs- und Absatz- Quelle.	Meilen.	Centner- Meilen.	Bemerkungen.
Klingenthal	16300	Grenzverkehr	5	81500	Diese Waaren kommen von Adorf od. Schöneck u. gehen auch dahin.
Silberbach	9000	von Falkenau	3	27000	
	10000	von "	3	30000	Kohlen.
Eibenberg	3500	von "	3	10500	
	3800	von "	3	11400	Kohlen.
Graßlig	34700	von Chemnitz	15	520500	
	28000	von Falkenau	3	84000	
	3600	nach Chemnitz	15	54000	
	18500	nach Falkenau	3	55500	
	64800	von "	3	194400	Kohlen.
	136150	von "	3	408550	
	15000	von Leipzig	15	225000	
	32600	nach "	15	489000	
	1500	nach Falkenau	3	4500	
	16000	von "	3	48000	Kohlen.
Schindlwald	24000	—	6	144000	Walz- und Roheisen, Schwarz- u. Weißblech.
Rothau	6000	von Wildenthal	5	30000	
	60000	von Falkenau	2	120000	
	6000	nach Chemnitz	16	96000	
	10000	nach Falkenau	2	20000	
	40000	von "	2	80000	Kohlen.
Falkenau	20000	nach Sachsen	10	200000	
Davidsthal	700	—	5	350	
Littmitz	27600	—	9	248400	
	197000	—	9	1,773000	
Haberspirk	8300	—	10	83000	
Königsberg	1000	von Chemnitz	18	18000	
Neudeck	26500	—	10	26500	Schwarz- u. Weißblech, Walzeisen.
Sa.	824150			5,360650	

In dieser Zusammenstellung finden wir obenan, unter Klingenthal, eine Ziffer, welche wir der gütigen, nach hoher Erlaubniß uns zu Theil gewordenen Mittheilung der Zollbehörde verdanken, nämlich die Gütermenge des Grenzverkehrs in Klingenthal. *) Dieser Güterverkehr findet hauptsächlich zwischen dem südlich unmittelbar unter Klingenthal liegenden Theile Böhmens und denjenigen Theile Sachsens statt, der in der Richtung von Markneukirchen, Schöneck, Adorf zc. gelegen ist, denn für den östlicheren Theil des Gebirges ist die Hauptübergangsstelle das Hauptzollamt Eibenstock. Um nun den Vorwurf zu umgehen, daß wir dieselben Gütermassen ein Mal unter der Rubrik Grenzverkehr im Ganzen, und das andere Mal im Einzelnen bei den verschiedenen Ortschaften brächten, machen wir darauf aufmerksam, daß wir in der Tabelle über die Hauptlinie keine einzige Ziffer aufgeführt haben, welche auf den Verkehr der am westlichen Ende der Hauptlinie gelegenen Orte mit dem unmittelbar südlich von Klingenthal gelegenen Gebiete Böhmens Bezug hätte. Ja, der einzige Ort, den wir sächsischerseits angeführt haben und welcher in den Grenzverkehr Klingenthal gehört, Markneukirchen, hat nur eine einzige den Verkehr mit Böhmen betreffende Post: 4000 Str., und auch diese, zum großen Theil Kohlen, gehen, wie mündliche Auskunft uns belehrt hat, meist direct und nicht über Klingenthal. Andererseits haben wir in der Tabelle über die Zweiglinie Schöneck-Falkenau keine einzige Post aus

*) Wir lassen die uns zugegangene tabellarijche Uebersicht hier selbst folgen, zum Beweise für eine Bemerkung, die wir oben gemacht haben. Es hatte nämlich ein höchst achtbarer, geschäftskundiger Mann, der im Gebirge aufgewachsen und daselbst heimisch ist, den Grenzverkehr über Klingenthal auf hunderttausende von Centnern geschätzt und nun vergleiche man hiermit folgende Zahlen:

Uebersicht des Verkehrs in einigen Hauptartikeln.	Bei der sächs. Zollstelle:			
	Eibenstock. 1866.		Klingenthal. 1866.	
	Eingang. Str.	Ausgang. Str.	Eingang. Str.	Ausgang. Str.
1. Getraide und Hülsenfrüchte	33831.	21.	4877.	—
2. Bier	1813.	8.	65.	—
3. Tabak	96.	1316.	—	42.
4. Drogen	13994.	1222.	846.	487.
5. Baumwolle, incl. Garne	710.	11355.	74.	3558.
6. Wollwaaren, incl. Wolle	3172.	1868.	3193.	70.
7. Seide	80.	30.	6.	1.
8. Papier	176.	124.	115.	39.
9. Thonwaaren	3277.	14.	5.	5.
10. Glaswaaren	701.	3.	64.	20.
11. Kurzwaaren	36.	17.	66.	40.
12. Eisen und Eisenwaaren	6516.	6267.	45.	996.
13. Stein- und Braunkohlen	200.	665100.	—	—
14. Kaffee	38.	3706.	—	1142.
15. Reis	—	1338.	—	563.
Sa.	64647.	93389.	9356.	6954.
	158036.		16310.	

dem unmittelbar unterhalb Klingenthal gelegenen Gebiete Böhmens gebracht, deren Bestimmungsort Schöneck, Markneufkirchen, Adorf zc. wäre und die also die Grenzstation Klingenthal berührten; was z. B. aus Graßlitz nach Leipzig und Chemnitz geht, passirt regelmäßig Eibenstock, nicht Klingenthal und ebenso, was von Falkenau, Davidsthal zc. nach Sachsen überhaupt geht. Die einzige Ausnahme, um dies offen zu bekennen, könnte ein Bruchtheil der Erze machen, welche unter Rothau als von Wildenthal kommend, aufgeführt sind, doch wäre auch dieser Bruchtheil unverhältnißmäßig gering, als daß er ins Gewicht fielen.

Ferner könnte man vielleicht den Einwand erheben, daß wenigstens ein großer Theil des schon in der Tabelle über die Hauptlinie aufgenommenen Verkehrs mit einem an der Zweigbahn gelegenen Orte hier nun nochmals aufgeführt sei. Aber hiergegen erwähnen wir, daß von sächsischen Orten meist nur Chemnitz (oder Leipzig) als Bezugs- oder Absatzorte genannt sind, und für Chemnitz (und noch weniger für Leipzig) hatten wir in jener ersteren Tabelle keine Ansätze gemacht. Aber auch wo nur Sachsen überhaupt als Absatzort genannt ist, ist mit Sorgfalt darauf gesehen, daß keine Wiederholungen vorkommen.

Nach vorstehender Tabelle erhalten wir also

824850 Centner Güter,

welche je nach der Länge, auf welcher sie die Bahn benutzen, zusammen

5,360650 Meilencentner

ergeben. Rechnen wir aber hiervon nur runde fünf Millionen zu einem Satz von durchschnittlich $2\frac{1}{2}$ Pf. Fracht und den Rest auf Kohlen mit nur $1\frac{1}{2}$ Pf. Fracht pro Meilencentner, so erhalten wir

41700 Thlr. und

1470 "

in Sa. 43170 Thlr.

als Ertrag der nach der Tabelle zu berechnenden Gütermassen.

Berücksichtigen wir nun aber weiter, daß in noch viel auffälligerer Weise, als oben bei der Hauptlinie Chemnitz-Aue-Adorf, bei der vorliegenden Zweiglinie ein Mißverhältniß zwischen der großen Anzahl der Ortschaften und gewerblichen Etablissements aller Art und zwischen den uns gebotenen Verkehrszahlen obwaltet; erwägen wir ferner die mit Sicherheit zu erwartende Uebersiedelung eines großen Theiles des Grenzverkehrs von der Chaussee nach der Bahn, also von Eibenstock nach Klingenthal; berechnen wir aber schließlich, daß in den Waldungen zwischen Heinrichsgrün und Falkenau sich Granitsteinbrüche befinden, welche jetzt schon Hunderte von Arbeitern beschäftigen und welche meilenweit die Umgegend mit Stufen, Gewänden, Platten, Bausteinen zc. versehen — leider haben wir grade hier keine Zahlen erhalten können, trotz mehrfacher Bemühungen — und daß diese Brüche die einzigen sind, wo diese zu den Bauten erforderlichen Gegenstände verfertigt werden, so können wir getrost das Doppelte des auf die Zahlen fundirten Verkehrs noch auf diese Frachtlieferanten rechnen. Wir

erhalten mithin 1,648000 Ctr., welche bei einer durchschnittlichen Transportweite von 8 Meilen 13,184000 Meilencentner ergeben und in runder Summe

88000 Thlr.

Einnahme liefern.

Neben den vorausgeführten Gütern wird aber in besonders großer Menge noch zweierlei Fracht der Zweigbahn zufließen: das Holz der böhmischen Waldungen und die Falkenauer Braunkohlen.

Auf den ersten Augenblick könnte es als ein Widerspruch erscheinen, wenn wir oben über die Staatsforsten sagten, daß dieselben ihre Reichthümer durch die Bahn weiter absetzen könnten und daß wir hier sagen, daß aus Böhmen nach dem selbst Holz exportirenden Obererzgebirge noch Holz solle geschafft werden.

Dieser Widerspruch löst sich aber durch folgende einfache Betrachtung: Alle die Reichthümer der Staatsforsten genügen dem gesteigerten Bedarfe Sachsens noch nicht; wie schon bisher müssen die Forsten Böhmens aushilfsweise herangezogen werden. Längs eines großen Theils der Zweigbahn finden wir nur große Wälder, welche hierzu dienen können; und ihre Lieferungen werden natürlich nicht nach den Holz exportirenden Forsten Sachsens gehen, sondern durch dieselben hindurch nach den Orten des Bedarfs, wie ja z. B. die Hölzer des Auerbacher Bezirks, wenn sie nach Chemnitz gehen, auch die Forsten des Eibenstocker und Schwarzenberger Bezirkes auf der Bahn durchziehen.

Festhaltend an dem Prinzip, nur diejenigen Thatfachen voll einzurechnen, welche wir mit sicheren Ziffern belegen können, heben wir hier nur die Waldungen dreier Domänen besonders hervor:

Heinrichsgrün	10200	Joeh,
Graflich	3800	„
Falkenau (einschließlich Perglas)	3755	„

wogegen wir die Waldungen von Gardenberg, welche nach unserer ungefähren Schätzung den Letzteren mindestens gleichkommen, nur mit einem geringen Sage in Rechnung bringen.

Von ersteren Beiden werden bereits jetzt über 3000 Klaftern Nutzholz jährlich an die Holzhändler nach Klingenthal,*) Morgenröthe zc. verkauft. Nehmen wir, auf Grund uns zugegangener Schätzung dortiger Sachverständiger an, daß diese Ziffer, bei vorhandenem Bahnbetriebe, sich auf etwa 5000 Klaftern steigere, so ergäbe sich eine zu transportirende Gewichtsmenge (die Klafter = 25 Ctr.) von 125000 Ctrn. Von Falkenau wird gegenwärtig noch kein Holz nach Sachsen gebracht, da der Arentransport zu weit ist; nach hergestellter Eisenbahnverbindung würden von hier ab nach dem Gutachten sachverständiger, ortskundiger Forstleute etwa 1800 Klaftern nach Sachsen gehen; und setzen wir ebenso hoch die gleichgroßen, aber überdies noch näher an Sachsen (zwischen Graflich und Falkenau) gelegenen Gardenberger Waldungen an, so erhalten wir weitere 3600 Klaftern oder 90000 Ctr., und zusammen mit obigen 125000 Ctrn. einen Betrag von 215000 Ctrn.

*) In den obigen Notizen über den Grenzverkehr in Klingenthal ist Holz nicht mit aufgeführt, auch unter den in der Tabelle sonst noch enthaltenen Gütermassen nicht inbegriffen.

Bei einem durchschnittlichen Transport auf der Bahn von nur 10 Meilen vom Schlagort bis zum Orte der Consumtion beziehentlich dem Ende der Bahn ergibt dies eine Summe von 2,150000 Meilen-Centner oder, den Centner zu 2,3 Pf. gerechnet, einen Ertrag von
16480 Thlr. jährlich.

Das zweite hauptsächliche Naturprodukt Böhmens, welches wir erwähnten, sind die **Braunkohlen**. Dieselben sind durch ihr beispiellos massenhaftes Vorkommen grade am Fuße des Erzgebirges einerseits und durch den tagtäglich wachsenden Bedarf des industriösen Sachsen einer der hauptsächlichsten, wenn nicht gradezu der hauptsächlichste Factor für den künftigen Ertrag der Bahn.

Um den Lesern nur annähernd ein Bild des kolossalen Reichthums an Braunkohlen zu geben, lassen wir einen kurzen Auszug aus amtlichen Unterlagen folgen:

Im nördlichen Theile des Saazer Beckens bis zum Fuße des Erzgebirges hin wechseln mächtige abbauwürdige Flöze von Braunkohlen mit Schieferthon ab. Die Mächtigkeit dieser Schichten beträgt in der Nähe des Gebirges 300 Fuß, wovon die Hälfte, also mindestens 100 bis 150 Fuß, auf die Braunkohle entfallen dürfte.

An manchen Orten liegen fünf Kohlenflöze übereinander nur durch Letten getrennt. Dieses Braunkohlenbecken beträgt in seiner größten Länge $5\frac{1}{2}$ und in der Breite 4 Meilen. Im **Egerkreise** sind die hauptsächlichsten Werke in Falkenau, Elbogen, Karlsbad und es wurden daselbst im Jahre 1865 circa 3,000000 Centner Braunkohlen gefördert im Preise von 7 bis 25 Kreuzer.

Im **Saazerkreise** vertheilten sich die Braunkohlenwerke vorwiegend auf die Bezirke Brüx, Dux, Görkau, Raaden und Postelberg; es wurden im Jahre 1865 3,760000 Centner gefördert im Preise von 6 bis 33 Kreuzer.

Hierbei bemerken wir, daß im **Leitmeritzer Kreise** sich bei ziemlicher Gleichheit in der Qualität der Kohlen in dem einen Jahre 1865 die Braunkohlenproduction gegen das Vorjahr um 2,500000 Centner gehoben und zwar **durch den Eisenbahnverkehr**.

Im **Falkenauer Bezirk** sind nun zum Abbau von Braunkohlen an Fläche verliehen worden:
12,388240 □ Klaftern*), wovon 8,000000 □ Klaftern erst mit 5 Klaftern Mächtigkeit erschlossen sind;
im Elbogener Bezirk:
9,000000 □ Klaftern, wovon 6,000000 □ Klaftern erst mit 3 Klaftern Mächtigkeit erschlossen sind;
im Carlsbader Bezirk:
3,000000 □ Klaftern, wovon 2,000000 □ Klaftern erst mit 4 Klaftern Mächtigkeit erschlossen sind.

Aus diesen Angaben ergibt sich, daß das bis jetzt verliehene Falkenauer Braunkohlenlager eine Mächtigkeit hat von 40,000000 Kubik-Klaftern oder 1502,000000 Kubik- Ellen oder 4000,000000 Centnern.

*) Eine österreichische Klafter = 3,348 sächsische Ellen, eine österreichische Quadrat-Klafter = 11,21 sächsische Quadrat-Ellen.

Was speziell den Falkenauer Bezirk betrifft, so finden wir in demselben 84 Grubenbesitzer, welche 830 Arbeiter beschäftigen und zu ihrem Betriebe 10 Dampfmaschinen im Gange haben.

Die größten Grubenbesitzer sind:

- 1) Joh. David von Starke in Reichenau mit einer 45 pferdekräftigen Dampfmaschine;
- 2) Joh. David von Starke in Davidsthat;
- 3) derselbe in Haberspirk;
- 4) derselbe in Altsattel, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 5) Sickentscher in Baden, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 6) Hochberger's Erben in Rahr;
- 7) Gustav Sudiner in Haberspirk, Betrieb mit einer Dampfmaschine mit 12 Pferdekraft;
- 8) Kadler in Reichenau, Betrieb mit einer Dampfmaschine von 6 Pferdekraft;
- 9) Gewerkschaft Firnstein in Reichenau;
- 10) Josef Friedel in Reichenau;
- 11) Josef Hahn ebendasselbst;
- 12) Heinrich Bohne in Wudingrün, Betrieb mit 2 Dampfmaschinen mit 48 Pferdekraft;
- 13) Ewald Frei in Altsattel, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 14) Matthias Peter in Zwodau;
- 15) Leopold Thomos in Lanz;
- 16) Aron Reichel daselbst;
- 17) Carl Blas & Comp. in Falkenau und Betrieb mit einer Dampfmaschine von 12 Pferdekraften;
- 18) Halbmeyer in Disau, Betrieb mit einer Dampfmaschine von 40 Pferdekraft;
- 19) Saxonia in Falkenau;
- 20) Eton aus London in Grasseth und Königswarth;
- 21) Josef Dörfel in Lauterbach;
- 22) Johann Tott in Haselbach;
- 23) Lorenz Hutschenreuther in Falkenau;

2c.

2c.

Im **Elbogener Bezirk** giebt es 89 Grubenbesitzer, welche 597 Personen beschäftigen, und zu ihrem Betrieb 16 Dampfmaschinen im Gange haben.

Die größten Grubenbesitzer sind:

- 1) Stadtgemeinde von Elbogen, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 2) Heinrich & Comp. in Grünlos, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 3) Bergmeister Möhling in Neusattel;
- 4) von Heydingen in Grünlos, Betrieb mit 2 Dampfmaschinen;
- 5) von Porthem in Damesau, Betrieb mit Dampfmaschine;

- 6) derselbe in Cothau, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 7) Saronia in Wintersgrün;
- 8) Glückseliger und Grasmuk in Braunsdorf, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 9) Joh. David von Stark in Litzmitz, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 10) derselbe in Münchhof, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 11) Baron Kleist in Cothau;
- 12) Stiefel daselbst;
- 13) Meyer's Erben in Hunischgrün, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 14) J. A. Reif & Comp. in Janesen, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 15) Heinrich Heller in Janesen, desgl.;
- 16) Matthecken & Comp. daselbst, desgl.;
- 17) von Heidinger daselbst, desgl.;
- 18) Wittwe Steindel daselbst, desgl.;

2c.

2c.

Im **Carlsbader Bezirk**, dem nächsten an Falkenau, finden wir 28 Grubenbesitzer, welche 202 Arbeiter beschäftigen.

Die größten Grubenbesitzer sind:

- 1) Knoll, Betrieb mit Dampfmaschine;
- 2) J. E. Seyffarth;
- 3) Fabrikbesitzer Mieg;
- 4) Sectionsrath Schmidt;
- 5) Löw;
- 6) Mattheke;

2c.

2c.

Der bessern Uebersicht wegen haben wir auch die **Karte des Falkenauer Braunkohlenbassins** beigelegt, auf welcher die einzelnen zum Abbau bis jetzt verliehenen Grubenfelder angegeben sind.

Aus alle diesen Angaben sehen wir, daß also weder dem Flächenraume nach, noch weniger aber der Mächtigkeit nach die Kohlenlager völlig in Angriff genommen sind und daß hier für hunderte von Jahren — wie auch sachverständige Berechnungen dies darthun — selbst dem größten Bedarf Genüge geleistet werden kann.

Ueber Kurz oder Lang handelt es sich nun aber in Sachsen, wo die Steinkohlen schon aus so beträchtlicher Tiefe mit großen Kosten heraufgeholt werden müssen, gar nicht mehr um die Frage, welchen Nutzen können diese Braunkohlen uns bringen, sondern wie nothwendig, wie völlig **unentbehrlich** werden sie uns sein.

Suchen wir nun nach einem Maßstabe, an welchem wir die Menge der dereinst der Bahn als Frachtobject zufallenden Braunkohlen zu ermessen vermögen, so können wir die bisherige Methode, den

schon vorhandenen Verkehr als Grundlage unserer Berechnungen zu benutzen, nicht in Anwendung bringen und zwar deshalb, weil gegenwärtig nur sehr wenig Braunkohlen aus der Niederung über den Kamm des Gebirges in die Industriebezirke gebracht werden.

Die Braunkohle ist ein für den Transport sehr schwerer Gegenstand und doch dabei ein solcher, der nur in großen Massen zur Verwendung kommt, ihn in kleineren Mengen zu transportiren lohnt nicht und ihn in Massen über den Kamm zu transportiren ist zu kostspielig.

Trotzdem finden wir sogar in Chemnitz Braunkohlen und zwar Karbizer Braunkohlen. Welchen Weg macht diese Kohle? Sie geht von Karbitz über Aufsig, Bodenbach, Dresden, Riesa nach Chemnitz, d. h. netto 30 Meilen, denn der Versandt zu Schiff kommt, um die doppelte Umladung in Aufsig und Riesa zu vermeiden, hierbei nicht in Anwendung, wird vielmehr nur für die an der Elbe gelegenen Orte benutzt. Von Falkenau bis Chemnitz hat aber die Kohle nur einen Weg von **17 $\frac{1}{2}$ Meilen**, also **12 $\frac{1}{2}$ Meilen** weniger, während sie über **Eger** und **Zwickau** nach **Chemnitz** immer noch **29 Meilen** weit zu transportiren wäre. Wozu schafft man nun die Karbizer Kohle 30 Meilen weit, wenn sie nicht auch sogar diesen weiten Weg rentirte?

Ferner ist, wenigstens gegenwärtig, die Falkenauer Braunkohle an Ort und Stelle noch billiger als Karbizer, und wird bei dem großen Umfang des Falkenauer Kohlenbeckens die bei dessen enormer Mächtigkeit und bei der hieraus resultirenden Concurrrenz der Grubenbesitzer auch noch lange Zeit sich nicht viel über den bisherigen Preis erhöhen, zumal, wenn man mehr Dampfmaschinen durch bessere Verwerthung der Kohlen anzuschaffen im Stande sein wird. Schließlich ist aber die Braunkohle des Falkenauer Beckens, nach Angabe von Sachverständigen, fast noch vorzüglicher, als die Karbizer, sowohl zu Feuerungszwecken, wie zur Gasbereitung. Wir sehen also einerseits, daß die Falkenauer Braunkohle an sich schon ein außerordentlich marktfähiger Gegenstand ist. Er ist es aber andererseits doppelt für die Industrie des Erzgebirges. Die Eisenhämmer des Muldenthales gehen zurück, seitdem ihnen das früher billig gewährte Holzdeputat entzogen ist, sie brauchen also ein billiges Feuerungsmittel; der Bergbau in Eibenstock und Umgegend braucht es ebenfalls, um Dampfmaschinen behufs Herstellung eines intensiven Abbaues in Gang zu bringen; die hunderte von großen Fabriketablissements werden sie wenigstens zugleich mit der Steinkohle von Würschnitz und Zwickau brauchen, theils weil die Steinkohle schon jetzt oft mangelt, theils weil die Braunkohle billiger und namentlich zur Kesselfeuerung höchst geeignet ist; die Haushaltungen und das Kleingewerbe werden sie benutzen, weil das bisher ihnen zu Gebote stehende Holz der Staatsforsten auf der Eisenbahn fortgeführt und anderwärts besser verwerthet wird. Es begegnen sich also in erwünschtester Weise das Bedürfnis und die Möglichkeit der Befriedigung und die Eisenbahn ist der Vermittler, besonders unsere Eisenbahn, welche mitten im Kohlenbezirk beginnt, in den verhältnißmäßig günstigsten Steigungen das Gebirge überschreitet und, neben dem großen Bedarf auf ihrem Wege selbst, auch noch mitten in einen Centralpunkt der Industrie, also des Kohlenbedürfnisses, hineinführt.

Um nun wenigstens einigermaßen einen Anhalt für ziffermäßige Ansätze zu gewinnen sei es uns gestattet, auf ein anderes Beispiel hinzuweisen, wo Braunkohlen in neuerer Zeit in den Verkehr gebracht wurden und einen ungeahnten Aufschwung erhielten: die Braunkohle des schon erwähnten Karbißer Beckens. Dieselbe wird theils mit der sächsisch-böhmischen Eisenbahn, theils auf der Elbe verfrachtet und hat eine Verbreitung gewonnen, wie so rasch und so weit selten ein Gegenstand. Seit Fertigstellung der letztgedachten Bahn sind in Bodenbach nach amtlichen Berichten zur Verladung gekommen:

Im Jahre 1854 wurden transportirt		21550 Ctr. Braunkohlen.
"	"	1855 " " 35956 " "
"	"	1856 " " 97293 " "
"	"	1857 " " 148-99 " "
"	"	1858 " " 166 21 " "
"	"	1859 " " 189358 " "
"	"	1860 " " 449447 " "
"	"	1861 " " 574518 " "
"	"	1862 " " 751757 " "
"	"	1863 " " 1,026500 " "
"	"	1864 " " 1,32616 " "
"	"	1865 " " 2,251606 " "
"	"	1866 " " 2,001933 " "

Neben diesen zwei Millionen des Jahres 1863 sind aber noch auf der Elbe in demselben Jahre ebenfalls nach amtlichen Quellen anderweite 5,307780 Ctr. ausgeführt worden, es ergibt dies also zusammen

7,309713 Centner!

Vor allen Dingen ist hierbei aber ein Umstand wichtig, der nämlich, daß auch der Versandt der Braunkohle auf der Elbe erst in neuerer Zeit diesen Aufschwung genommen hat. Zum Beweis dafür mag es dienen, daß, während jetzt allein im Monat Januar 1868 nur für Dresden über 100000 Ctr. Braunkohlen in Bodenbach verladen wurden, vor 15 bis 20 Jahren, wo doch der Elbtransport ebenfalls zu Gebote stand, noch keine Braunkohlen in Dresden gebrannt wurden, daß es überhaupt daselbst nur wenig Leute gab, die sie kannten. Wie anders ist dies jetzt! Während früher die Braunkohle fast nur an den Orten ihrer Gewinnung benutzt wurde und anderwärts Holz und Steinkohlen das Feuerungsbedürfniß decken mußten, benutzt man jetzt an vielen Orten Braunkohlen mit zur Gasbereitung, man brennt Kalk und Ziegel, heizt Kessel und Backöfen mit ihnen und die neuere Construction der Herde und der Füllöfen haben sie auch in die Küche und in die Wohnungen des Vornehmen wie des geringen Mannes eingeführt.

Man wird nun nach Obigem zugeben, daß die Industrie und der Bergbau des Erzgebirges noch viel dringender billiges Feuerungsmaterial braucht, als das Elbthal, welches jetzt erst anfängt, in größerem Maße Industrie zu treiben; daß ebenso wie das Gebirge seine Staatsforsten hat, so das Elbthal die Hölzer Böhmens und des Meißner Hochlandes noch dazu auf dem billigen Wasserwege erhielt; daß wie das Gebirge die Zwickauer, so das Elbthal die Plauensche Steinkohle besaß und den Steinkohlenbau in immer steigender Maße trotz des mitsteigenden Braunkohlenimports erhöhte.

Aus alledem ziehen wir den Schluß, daß auch im Erzgebirge die Braunkohle dieselbe, wenn nicht sogar eine viel größere Rolle spielen muß, wenn ihr erst die Möglichkeit geboten ist, auf bequemen und billigem Wege in Masse dahin zu gelangen. Ja wir stehen keinen Augenblick an, grade um dieser Bedeutung der Braunkohle willen und auf die Gefahr hin, von mancher Seite her Einwürfen zu begegnen, offen es auszusprechen: **Der geschichtlichen Entwicklung unseres Projectes nach ist allerdings Chemnitz=Aue=Adorf die Hauptlinie und Schöneck=Falkenau nur Zweigbahn, der Wichtigkeit aber nach heißt die Hauptlinie Chemnitz=Aue=Schöneck=Falkenau, und Schöneck=Markneukirchen=Adorf, oder Schöneck=Leubetha sind Nebenlinien.**

Ganz außerordentlich kommt aber der Verbreitung der Kohlen die Gestaltung unseres Projectes zu Statten. Ist die Kohle einmal im Zwodathale auf diesem günstigsten Wege zur Ersteigung des Erzgebirges, über dessen Kamm nach Sachsen gelangt, so kann sie von Schöneck aus östlich verbreitet werden, da der Weg von Falkenau über Schöneck nach der voigtländischen Bahn bei Leubetha und weiter auf ihr nach Norden kürzer ist, als der Umweg über Eger; von Aue aus auf der Schwarzenberger Bahn steht ihr nach Süden Schwarzenberg, nach Norden Zwickau, Glauchau, Gößnitz und Altenburg offen, wir nehmen selbst Zwickau nicht aus; denn auch Dresden hat die Kohlen des Plauenschen Grundes kaum eine Stunde vor seinen Thoren und brennt doch Braunkohlen in Masse; von Thalheim über Wüstenbrand kann sie dereinst auf die projectirte directe Linie Chemnitz=Leipzig und deren anliegende Orte gebracht werden und zuletzt findet sie Chemnitz am Endpunkte der Bahn, einen Ort, der wie kein zweiter in Sachsen Kohlen braucht und der durch seine nach allen Richtungen gehenden Bahnen nach Annaberg, nach Freiberg zu, wie nach Döbeln hin die Kohlen noch ein gutes Stück um sich herum vertheilen kann.

Trotz dieser günstigen Gelegenheit, die Kohlen nach allen Seiten hin abgeben zu können und trotz des größeren Bedürfnisses im Gebirge wollen wir aber für unsere Bahn zusammen keine größere Transportmenge annehmen, als auf der einen Richtung Bodenbach-Dresden verfrachtet werden, also die Zahl von 7,309713 Ctrn. Wir wollen auch, trotzdem, daß Chemnitz mit dem voraussichtlich großen Bedarfe am Ende der Bahn liegt, nur durchschnittlich 10 Meilen Transportweite annehmen, so erhalten wir dennoch

73 Millionen Meilencentner

oder, zu 1½ Pf., Fracht den Meilencentner gerechnet, eine Einnahme von

364000 Thalern.

Diese Einnahme wird allerdings nicht von Anbeginn des Transports erreicht werden, sondern erst, wenn jene obenerwähnte Umwandlung in den häuslichen und gewerblichen Feuerungsanlagen vollendet ist, aber diese Umwandlung wird in dem industriell fortgeschrittenen Gebirge schwerlich soviel Zeit in Anspruch nehmen, als der Kohlentransport auf der sächsisch-böhmischen Bahn Zeit brauchte, um von 21550 Ctrn. jährlich auf 2 Millionen anzusteigen.

In ähnlicher Weise wie wir bei den Braunkohlen eines sichern, aus dem bisherigen Verkehr entnommenen Maßstabes entbehrten und denselben durch einen von der sächsisch-böhmischen Bahn entlehnten ersetzen mußten, fehlt er uns leider auch betreffs der übrigen reichen Producte Böhmens, welche auf der Bahn namentlich für Sachsen zur Beförderung kommen werden: Korn, Weizen, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Obst, Hopfen, Bier, Wein; Ziegel, Kalk, Thon, Erze, Steine zc. zc., welche in den oben schon berechneten Gütermassen noch nicht enthalten sind, da jene in der Hauptsache nur die für die Großindustrie nothwendigen Rohstoffe zc. umfaßten.

Wir glauben hier durch folgenden Calcül der Wahrheit am nächsten zu kommen. Die Zahl der im Bahngebiet lebenden Einwohner beträgt gegen 300000; rechnen wir nun, daß jeder Einwohner für Fracht an Lebensmitteln und andern obgedachten Stoffen der Bahn nur durchschnittlich 6 Mgr. zuführt, so sind das zum billigsten Frachtsatze von 1,5 pro Meilencentner für Lebensmittel zc. gerechnet, pro Kopf 4 Centner, welche etwa 10 Meilen transportirt werden. Da nun bekannter Maßen selbst Mittelgüter im Gebirge kaum ihren Bedarf decken und somit fast alle Consumtibilien von auswärts, und künftig aus der nächsten Quelle, Böhmen, werden bezogen werden, so ist unsere Annahme sicherlich eher zu gering als zu hoch und mithin der Ansaß von

60000 Thalern

gerechtfertigt. *)

Wir kommen nun zu der letzten hier zu berechnenden Einnahmepost, zu der aus dem Personenverkehre.

Wir legen hier die nachstehende, auf amtlichen Unterlagen beruhende Tabelle unserer Berechnung zu Grunde.

*) In der für die Flöthalbahn entworfenen Rentabilitätsberechnung sind bei diesen Artikeln allein bei einer Bahnlänge von 9,7 Meilen und einer Umwohnerzahl von nur 96250 Personen in Cap. VI. Nr. 4 und 5 über 100000 Thlr. in Ansaß gebracht.

Einnahme vom Personen- und Güter-Verkehr

auf sämtlichen sächsischen Eisenbahnen vom Jahre 1865.

Zu- rechnung ber Bahnen.	Einnahme			Auf jede Meile Tarifslänge kommen durchschnittlich von der Einnahme aus dem								Einnahme		
	aus dem Personen- verkehr	aus dem Güter- verkehr.	aus sonstigen Quellen.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Gesamt- Einnahme.		vom Per- sonen- verkehr nach Procent	vom Güter- verkehr nach Procent			
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Gr.	Thaler.	Gr.	Thaler.	Gr.	pf.	Procent	Procent		
1 | Meißliche Staats-Eisenbahn	1,070,221	3,594,096	251,050	20,902	23	—	681,99	5	4	93,270	22	4	22,94	77,06
2 | Dessliche Staats-Eisenbahn	662,366	1,358,198	166,380	24,994	29	4	512,52	22	8	82,526	7	4	37,38	67,22
1 | Göbau-Gittaner	530,41	1,069,48	65,77	11,787	2	2	23,774	18	6	37,023	3	9	33,15	66,85
Gittan-Meißenberger . .	328,69	880,20	83,56	9,130	14	1	24,450	6	1	35,901	24	8	27,19	72,81
Leipzig-Dresdner	799,481	1,491,709	129,181	39,578	9	1	73,847	—	6	119,820	13	1	34,89	65,11
Brifflowitz-Großenhainer .	7801	10,250	1,398	7,801	7	1	10,250	12	1	19,450	4	7	40,22	56,78
Milbertsbahn	697,99	1,708,89	42,430	34,899	26	6	37,149	23	9	61,547	17	7	29,00	71,00
Wostma-Oberhöndorfer .	—	79,149	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberhöndorf-Meinsdorfer	—	88,897	1,133	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Der geringste Procentsatz, den eine sächsische Bahn von den Personen, im Gegensatz zu den Gütern, einnimmt, ist darnach 22,94 %; es ist dies die westliche Staatsbahn. Den nächsthöchsten Satz hat die Albertsbahn mit 27,19 %, und grade sie ist, wie unsere Linien, auch vorzugsweise mit auf den Transport von Kohlen angewiesen. Nehmen wir also selbst einen noch geringeren Procentsatz an, blos 25 %, so erhalten wir von denjenigen 812000 Thlrn., welche unsere Bahnen aus dem Güterverkehr einnehmen wird, einen Einnahmebetrag für den Personenverkehr von 203000 Thlr.

Bei diesem Ansätze lassen wir noch alle die Tausende unberücksichtigt, welche vom Norden her nach Carlsbad, Marienbad zc. kommen und die nicht zu den Umwohnenden der Bahn gehören. Bekanntlich kommt die Mehrzahl dieser Curgäste aus Norden, weil die Bewohner des Südens theils die einheimischen theils die rheinischen Bäder besuchen, während der Norden keine warmen Quellen hat. Hierzu kommt noch, daß gerade diese Badebesucher den höheren Classen der Gesellschaft angehören und daher auf ihren Reisen mehr als 3 Ngr. für die Meile bezahlen.

Fassen wir nun die bisher gewonnenen Resultate, bei denen noch des durchgehenden Verkehrs aus den früher angegebenen Gründen nicht gedacht ist, so haben wir folgende Ziffern erhalten:

A. Hauptlinie Chemnitz-Aue-Adorf.

Gewöhnlicher Güterverkehr:

I. } 3,412736 Ctr. {	= 12,000000 Meilencentner à 25 Pf.	103000 Thlr. — —
II. } {	= 4,000000 " " 15 "	20000 " — —
III. 3,500000 " {	= 17,500000 " " 20 "	116300 " — —
Forsten:		
IV. 1,177500 Ctr. =	3,580000 Meilencentner à 23 Pf.	27500 " — —

B. Zweiglinie Thalheim-Stollberg-Lugau.

Steinkohlen:

V. 1,055000 Ctr. =	3,687000 Meilencentner à 15 Pf.	18400 " — —
--------------------	---	-------------

C. Zweiglinie Schöneck-Falkenau.

Gewöhnlicher Güterverkehr:

VI. } 824150 Ctr. {	= 5,000000 Meilencentner à 25 Pf.	41300 " — —
VII. } {	= 360000 " " 15 "	1470 " — —
VIII. 1,648000 Ctr. =	12,184000 Meilencentner à 20 Pf.	88000 " — —
		Latus 414970 Thlr. — —

	Transport	414970 Thlr.	— —
	Forsten:		
IX.	215000 Ctr. = 2150000 Meilencentner à 23 Pf.	16480	„ — —
	Braunkohlen:		
X.	7,300000 Ctr. = 73,000000 Meilencentner à 15 Pf.	364000	„ — —
	Lebensmittel zc.:		
XI.	300000 Umwohner der Bahn zu je 60 Pf. Frachtbeitrag	60000	„ — —
	Personenverkehr:		
XII.	Von der Summe obiger Angaben an 856000 Thlr. 25 %	204000	„ — —
	Summa Summarum	1,060,450 Thlr.	— —

Nehmen wir nun statt der veranschlagenden Summe von 9,108080 Thlr. und 9,500000 Thlr. als Baucapital; rechnen wir ferner von obiger 1,060000 Thlr. volle 50 % für den Betrieb ab, so erhalten wir eine **Rente** von

5,58 Procent.

Die vorberechneten 5,58 Procent erschöpfen jedoch noch keineswegs die Summe der künftigen Erträgnisse der Bahn. Was nämlich zuvörderst die Hölzer der Staatsforsten anlangt, so haben wir oben auf Grundlage der dort genannten amtlichen Quelle, nur den Transport der Hölzer von den Staatsforsten bis Aue in's Auge gefaßt. Zweifellos wird aber ein großer Theil weitergehen, und rechnen wir hierauf nur 80000 Ctr. über Aue bis Chemnitz, welche 6,2 Meilen weit transportirt werden, so erhalten wir eine Meilencentnerzahl von 4,960000, die zu einem Frachtfuße von 2,3 Pf. eine Einnahme ergeben von

38000 Thlr. — —

Ferner haben wir in dem Obigen noch nirgends **der Gütermassen** gedacht, welche der **durchgehende Verkehr** der Bahn zuführen wird; derselbe wird in doppelter Richtung, ein Mal nach Adorf, das andere Mal nach Falkenau in's Leben treten und nach der Erfahrung, welche man anderwärts gemacht hat, kann man mit Sicherheit eine jährliche Durchschnittszahl von 2,500000 Ctr. annehmen, für welche

Latus 1,098450 Thlr. — —

Transport 1,098450 Thlr. — —

wir, da Chemnitz-Adorf 14,6 Meilen, und Chemnitz-Falkenau 17,5 Meilen, eine durchschnittliche Transportlänge von 16 Meilen einsetzen. Dies giebt 40,000000 Meilencentner, und bei durchschnittlich 2,5 Pf. Fracht eine Einnahme von

333333 „ — —

Schließlich aber gedenken wir der **Steigerung der Industrie**, welche durch die Bahn hervorgerufen wird, und welche in naturgemäßer Wechselwirkung wieder den Frachterlös der Bahn steigern wird. Von besonderer Wichtigkeit ist dieser Umstand nicht allein für das unmittelbar an der Bahn gelegene Gebiet, sondern auch für das Gebiet der Schwarzenberger und Annaberger Bahn, namentlich Erstere wird fast in gleicher Weise, wie bei einer directen Fortsetzung über Schwarzenberg an den wohlthätigen Folgen des Verkehrs mit Böhmen theilnehmen. Der billige Bezug an Feuerungsmaterialien und Rohstoffen, der erleichterte Absatz der eigenen Fabrikate, die Ausbeutung vorhandener noch lange nicht ausgenutzten Wasserkräfte werden im Laufe weniger Jahre, wenn nicht außerordentliche Verhältnisse hindernd eintreten, auch hier befruchtend auf die Industrie wirken.

Wir können daher von den oben unter A. I., II. und III. und C. VI. VII. und VIII. Ansätzen mit Zuversicht $33\frac{1}{3}$ % als ein nach wenig Jahren noch hinzutretendes Frachtquantum von betrachten, so daß also, wenn dieser Zeitpunkt eingetreten sein wird, sich eine **Gesamteinnahme** von ergibt. Auch hiervon volle 50 % für den Betrieb abgerechnet, bleibt immer noch eine Rente von

156690 „ — —

1,588473 Thlr. — —

8,25 Procent.

Transport 1. 08. 1930

Das oben beschriebene Material ist in 3 Paketen, die jeweils 17,5 Kilo wiegen, verpackt. Die Pakete sind in der folgenden Weise beschriftet:

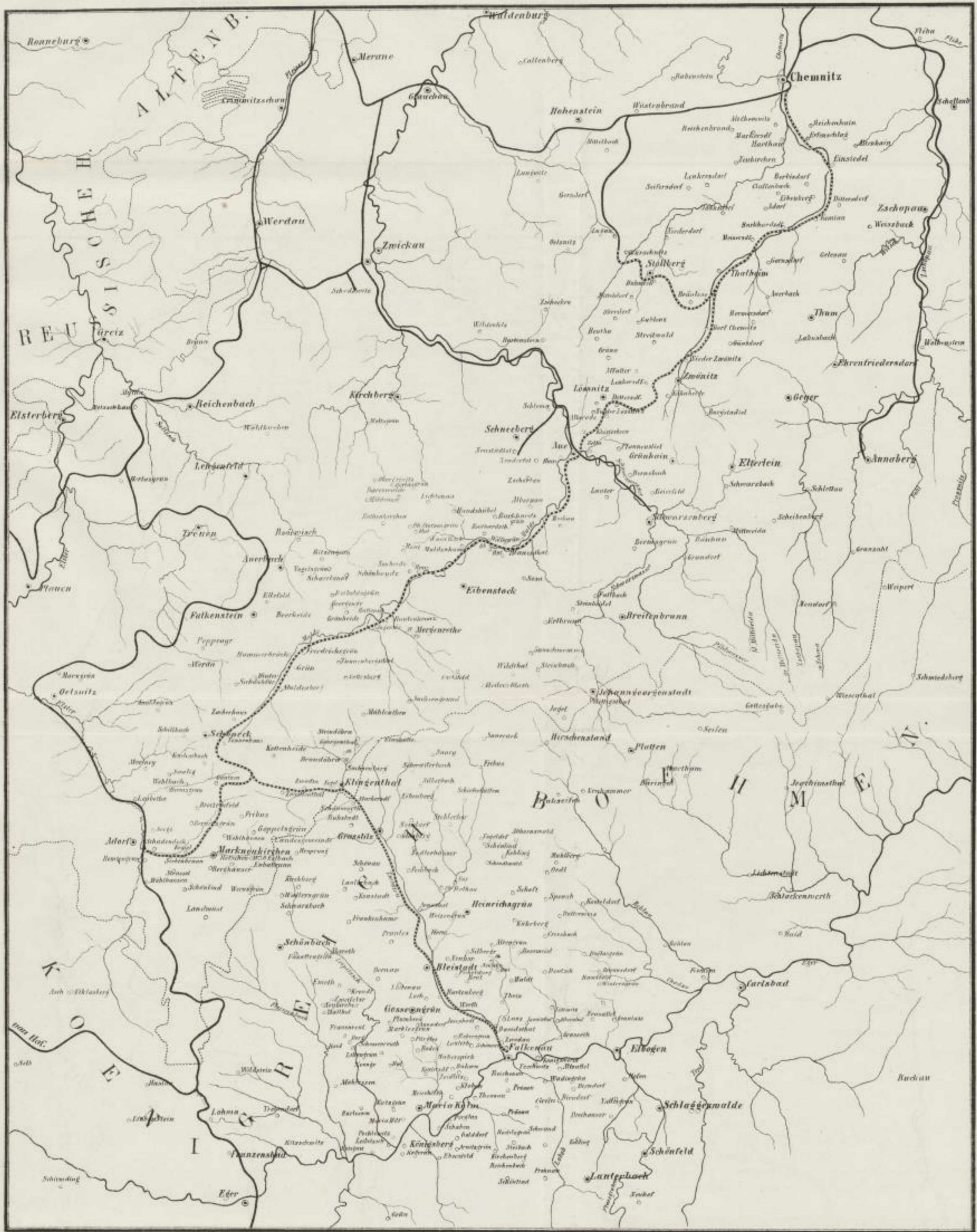
Das erste Paket enthält die Karte der Gemeinde, die zweite die Karte der Pfarre und die dritte die Karte der Verwaltung. Die Karten sind in der Reihenfolge der oben genannten Pakete angeordnet. Die Karten sind in der folgenden Weise beschriftet: Das erste Paket enthält die Karte der Gemeinde, die zweite die Karte der Pfarre und die dritte die Karte der Verwaltung.

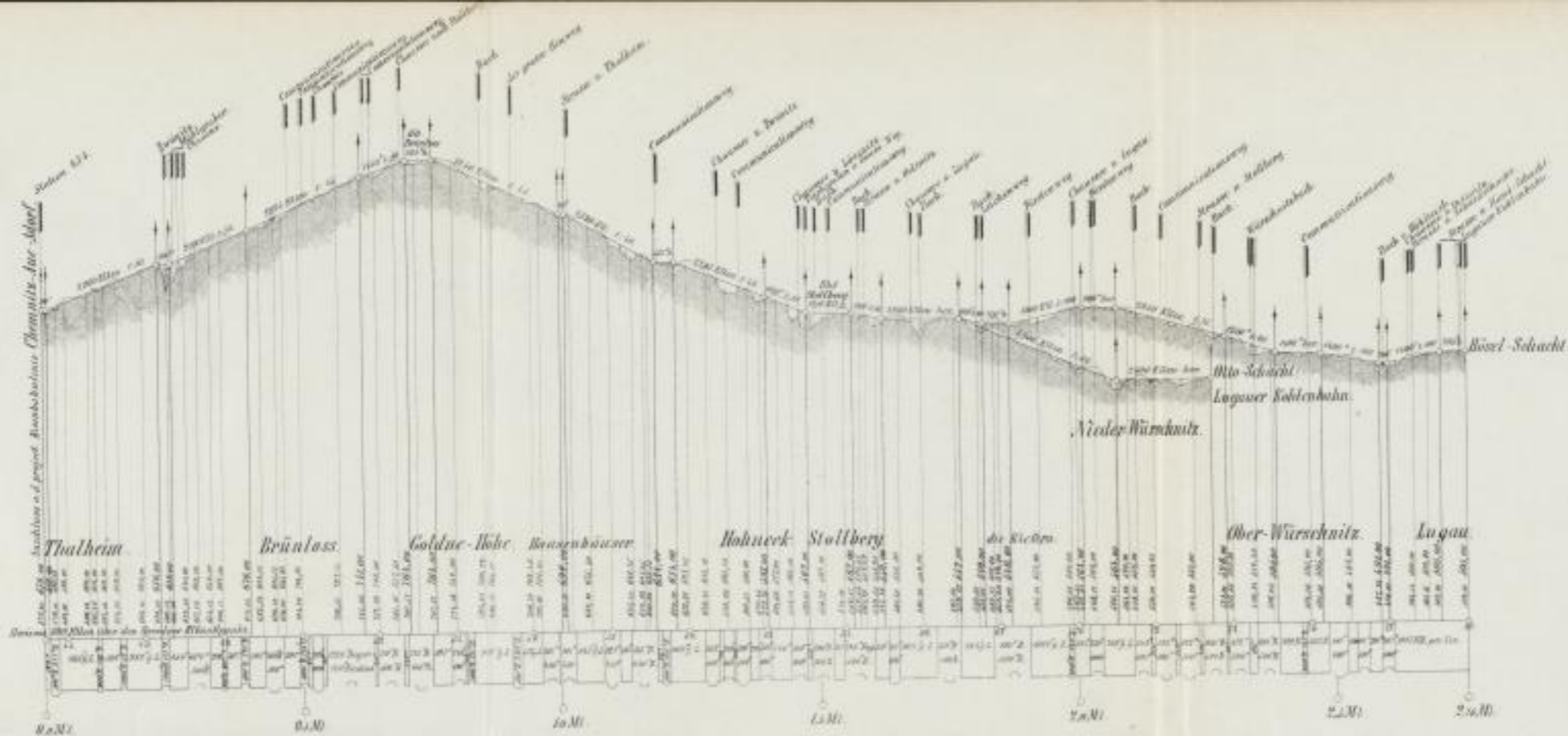
1930

1. 08. 1930

Die Karte der Gemeinde ist in der folgenden Weise beschriftet: Die Karte der Pfarre ist in der folgenden Weise beschriftet: Die Karte der Verwaltung ist in der folgenden Weise beschriftet:

1. 08. 1930



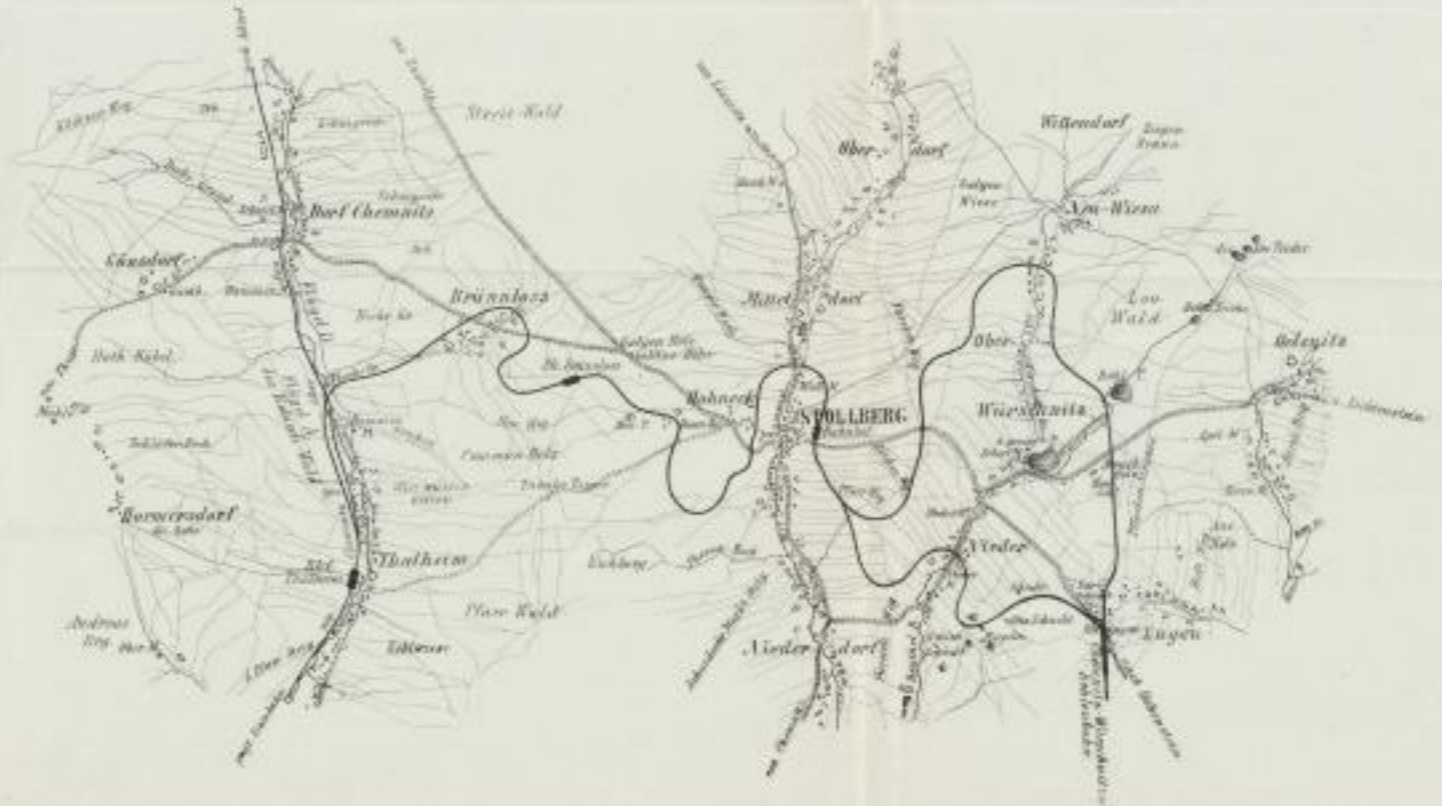


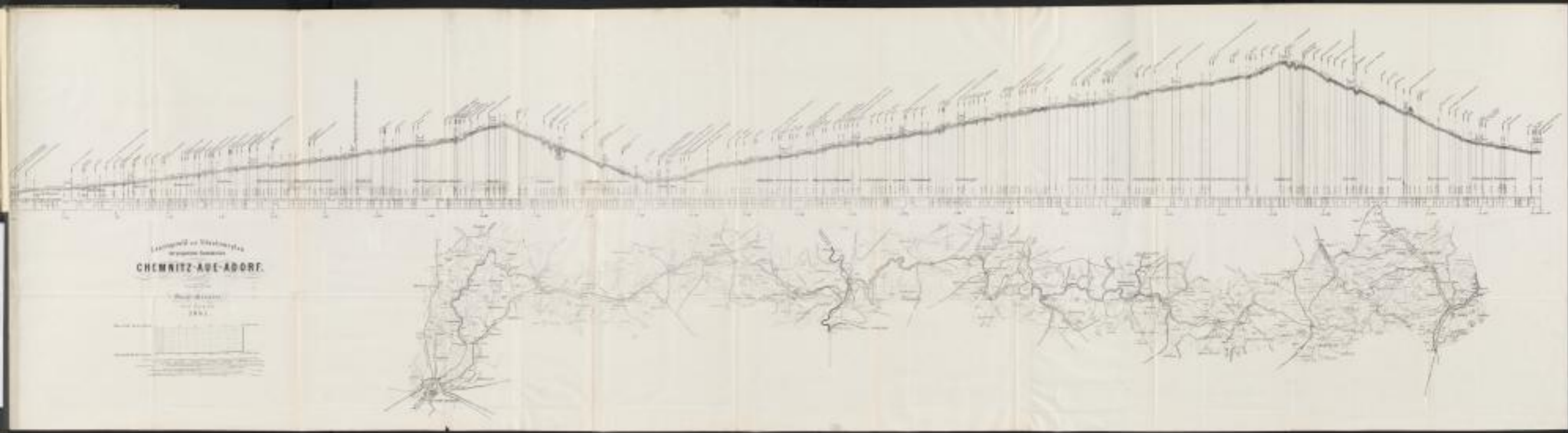
Längenprofil und Situationsplan
 der
 projectirten Eisenbahnlinie
THALHEIM - STOLLBERG - LUGAU.

entworfen von
Oscar Hessler
 Civil-Ingenieur

1867.

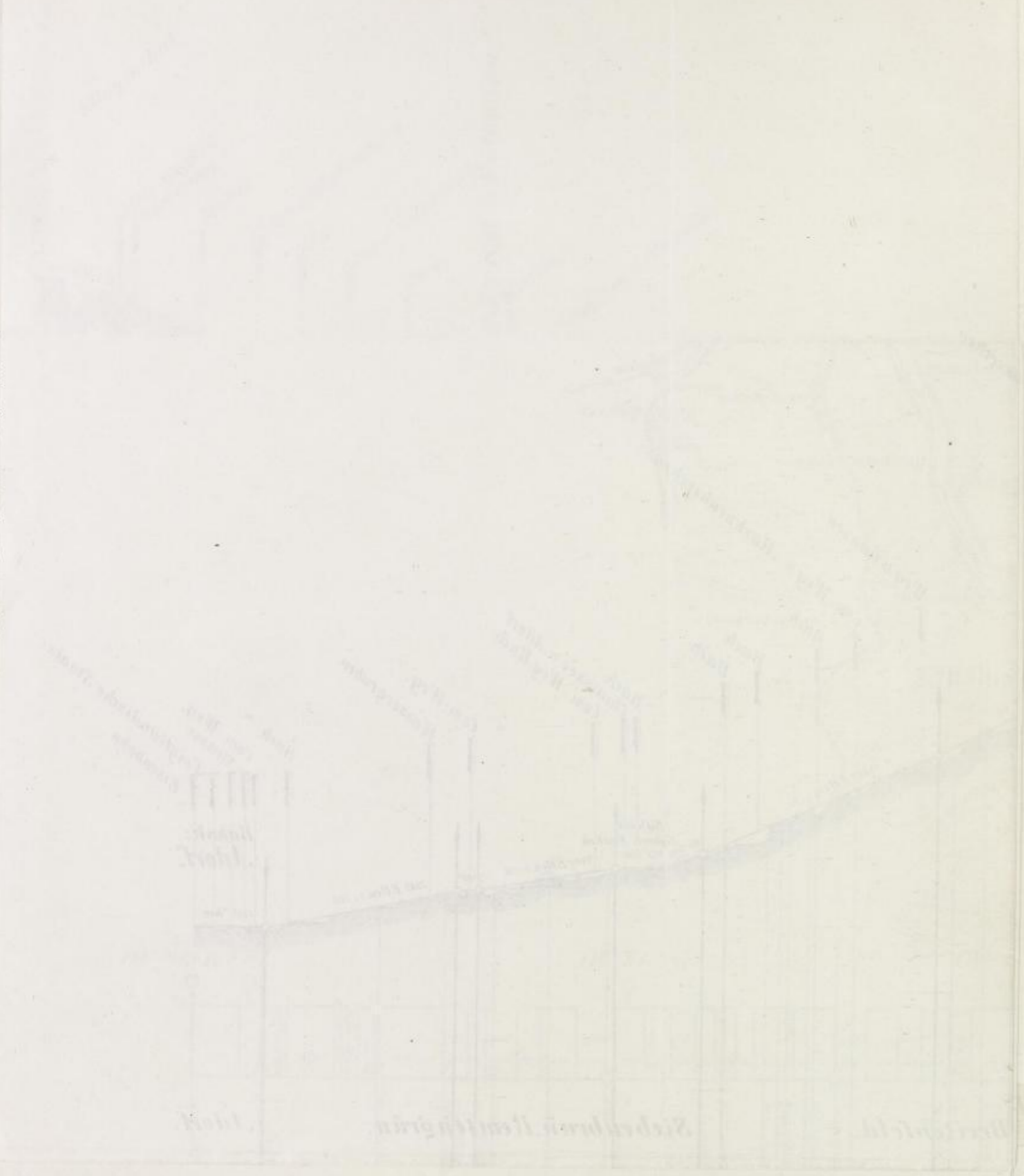
Maßstab:

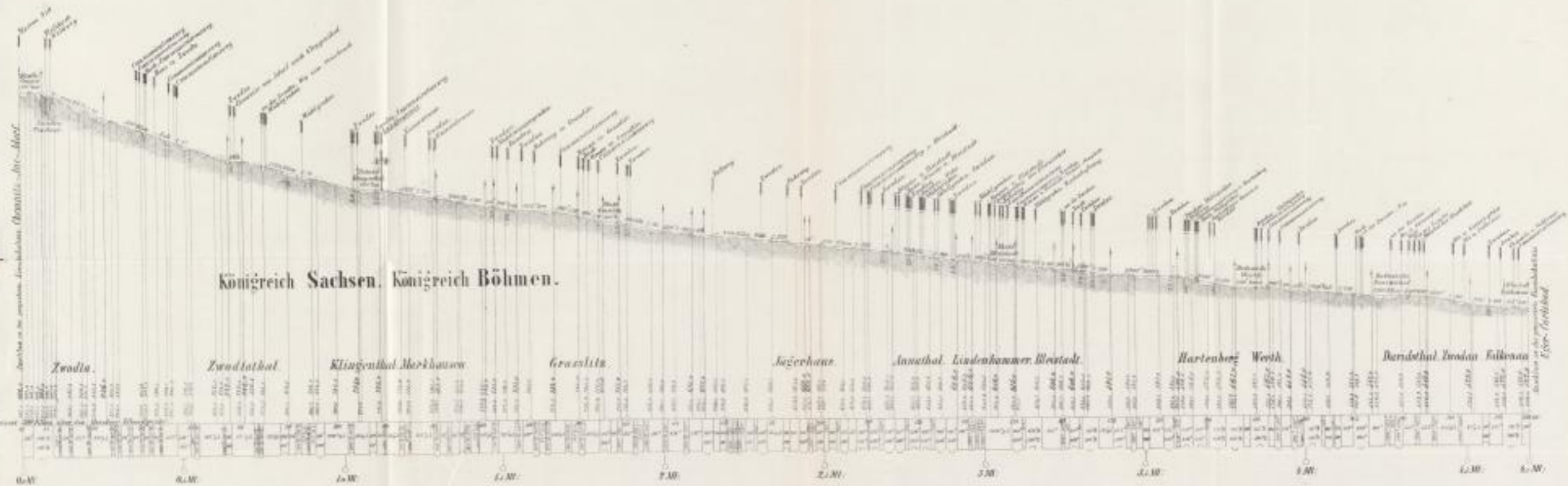




Leistung der Eisenbahn
in Sachsen
CHEMNITZ-ADOLFSDORF.

1862





Längsprofil und Situationsplan
für projectirte Eisenbahnlinie

SCHÖNECK-ZWODITZ-FALKENAU.

Vermessen

Oscar Gieseler

Civil-Ingenieur

1863.

Massstab für die Höhen



Massstab für die Längen



Übersichtskarte
des Graafthums
FALKENAU



