

Das Verkehrsweisen.

Die hohe Stufe der Land- und Forstwirthschaft, die Entwicklung des Bergbaues, die Blüte der Industrie in Böhmen und die geistige Regsamkeit seiner Bewohner gelangt einerseits in dem Stande der Verkehrsmittel des Landes zum prägnanten Ausdruck und erklärt anderseits die verschiedenen Wünsche nach immer reicherer Ausgestaltung des Verkehrsnetzes und die verschiedenen Projecte im Bereiche des Wassertransportes und Eisenbahnwesens, deren Verwirklichung der Zukunft vorbehalten ist.

Das in Staats-, Landes-, Bezirks- und Gemeindefstraßen gegliederte Wegenetz Böhmens beträgt über 25.000 Kilometer, wovon beiläufig 4.300 Kilometer auf Staatsstraßen, 16.000 auf Bezirksstraßen, ein geringer Bruchtheil auf die Landesstraßen, der Rest auf die Gemeindefstraßen entfallen. Zu diesen Landwegen kommen 1160 Kilometer für die Schifffahrt und Floßfahrt benüzbare Wasserstraßen, darunter wieder 354 Kilometer schiffbare Flußstrecken.

In der Gegenwart tritt uns im Bereiche des Wassertransportes als Hauptverkehrsader die untere Elbe, insbesondere von Aussig bis an die Landesgrenze entgegen, auf welcher der Verkehr seit Durchführung größerer Regulierungsarbeiten und Erschließung der Braunkohlenwerke im Teplitzer Bezirke einen gewaltigen Aufschwung genommen hat. Älter ist jedoch die Flößerei und Schifffahrt auf der Moldau oberhalb der Hauptstadt Prag von Budweis angefangen. Schon unter Ferdinand I. beginnt auf der Strecke Budweis-Prag der Transport des Salzes, welches aus den Gmundener Salinen auf der Traun und Donau bis Mauthausen und von da zu Lande bis Budweis verfrachtet wurde. In die Regierungszeit Ferdinands I. fallen die ersten bedeutenden, auf Kosten der königlichen Kammer vorgenommenen Regulierungsarbeiten. An den Wehren wurden Durchlässe angebracht, damit Flöße und Schiffe thalwärts und bergwärts diese Flußstrecken anstandslos passiren konnten. Im Interesse der königlichen Kammer wurden der Einfuhr des baierischen Salzes nach Böhmen immer größere Schwierigkeiten entgegengesetzt und in demselben Maße steigerte sich der Transport des Gmundener Salzes auf der Moldau.

Unter Ferdinand III. und Maria Theresia erfolgten weitere Verbesserungen des Wasserweges der oberen Moldau. Im Jahre 1774 wurde die Verschiffung des Salzes von Budweis in der Richtung nach Moldauthein und Prag an den Fürsten Schwarzenberg verpachtet. Die Leitung der Verschiffung erfolgte aber durch den vom Staate bestellten königlichen Schiffmeister. Im Jahre 1793 erscheint als königlicher Schiffmeister in Budweis Thomas Lanna, dessen Nachkommen in der Geschichte der Schifffahrt und des Wasserbaues Böhmens eine bedeutende Rolle spielen. Die Entwicklung der Schifffahrt auf der Moldau abwärts von Prag und auf der Elbe bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze

ist jüngeren Ursprungs. Erst die am 23. Juni 1821 unter den Uferstaaten abgeschlossene Elbeschiffahrtsacte brachte die Schifffahrt auf diesem Flusse zu größerer Entfaltung. Diese Convention bestimmt in Ausführung der Bestimmung der Wiener Congreßacte vom 9. Juni 1815, daß die Schifffahrt auf dem Elbestrom von der Stelle der Schiffbarkeit des Flusses bis an das Meer unter Beseitigung aller Stapel- und Umschlagrechte frei und Jedermann gestattet sein solle, der mit geeigneten Fahrzeugen versehen von seiner Landesobrigkeit dazu die Erlaubniß erhalten habe. Im Jahre 1822 entstand zur Herstellung einer directen Schifffahrtsverbindung zwischen Prag und Hamburg die Prager Segelschifffahrtsgesellschaft; am 1. Mai 1841 erfolgte in Karolinenthal bei Prag der Stapellauf des Dampfers „Bohemia“ zur Vermittlung des Personenverkehrs zwischen Prag und Dresden. Indeß wurde seit Eröffnung der Bahnlinie Prag-Bodenbach der Dampferbetrieb auf der Moldau wieder eingestellt und es besteht gegenwärtig nur auf der Elbe von Leitmeritz bis Tettschen der von der böhmisch-sächsischen Dampfschifffahrtsgesellschaft betriebene Passagier-Dampferverkehr.

Unter der Regierung Seiner Majestät des Kaisers Franz Joseph I. erfolgt die Bornahme größerer Regulierungsarbeiten an der Elbe, der Bau von Hafenanlagen in Rosavitz und Aussig, die Herstellung von Umschlagplätzen in Aussig, Rosavitz und Laube. Es erfolgt die Einführung von Schlepp- und Rettendampfern, es entsteht die österreichische Nordwest-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Welch ein gewaltiger Fortschritt! Während im Jahre 1822 der Elbeverkehr nur 19.710 Tonnen (zu 1000 Kilo) betrug, belief sich im Jahre 1890 der Gesamtverkehr auf 3,010.679 Tonnen. Die Hauptverkehrsgüter sind Mineralkohle, Zucker, Getreide, Hülsenfrüchte, Obst, Salz, Baumwolle und Petroleum. Die interessante Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs ergibt, daß im Jahre 1890 von Aussig 5343 Kohlenschiffe mit einem Ladungsgehalt von 1,681.812 Tonnen abgelassen worden sind.

Im Anschluß an die Regulirung der Elbe wurden auch in der Moldau von Prag bis Melnik die zur Hebung der Schifffahrt nöthigen Arbeiten ausgeführt, ein neuer Hafen sammt Umschlagplatz in Holešovitz bei Prag hergestellt und die Erweiterung des Hafens in Karolinenthal in Angriff genommen. In der durch Prag sich hinziehenden Moldaustrecke ist der Verkehr durch die hier bestehenden vier Wehre gehemmt; dieses Hemmniß soll durch Herstellung eines von Karolinenthal nach Prag führenden Schifffahrtskanals und eines zur Güterverladung dienenden Treppenquais umgangen werden. Die Realisirung dieses Projectes und die Weiterführung dieses Schifffahrtsweges bis zu den letzten Wehren oberhalb Prag wird einen großen Wendepunkt in der Entwicklung der Moldauschifffahrt bedeuten und den Gedanken Karls IV. verwirklichen, Prag durch Förderung der Schifffahrt zu einem Mittelpunkt des Handels zu erheben.

In der oberen Moldau sind gleichfalls verschiedene Regulirungsarbeiten ausgeführt worden und seit dem Jahre 1865 ist zwischen Prag und Stěchowitz ein Dampfschiffahrtsverkehr eröffnet. Auf der Strecke Budweis-Prag besteht seit jeher die Holzflößerei, dagegen hat infolge Herstellung der Franz Josephbahn der Schiffsgüterverkehr auf dieser Strecke bedeutend abgenommen. Die Verfrachtung des Salzes und Graphits hat hier vollständig aufgehört und die noch im Jahre 1865 auf 24.708 Tonnen veranschlagten Schiffsgüter sind im Jahre 1887 auf 2111 Tonnen gesunken.

Die kleineren Flüsse Böhmens, die Lužnič, Wottawa, Beraun, Maltš und Eger werden seit dem Jahre 1869 auf Landeskosten regulirt, während die Regulirung der schiffbaren Flüsse Staatssache ist. Das im Jahre 1842 dem Schiffmeister Adalbert Lanna ertheilte Privilegium zum ausschließlichen Betriebe der Schifffahrt auf der Lužnič wurde im Jahre 1849 aufgehoben, um diesen Fluß dem allgemeinen Verkehr zu übergeben und den Holzreichtum jener Gegenden dem ganzen Lande nutzbar zu machen.

In der Gegenwart ist man wieder auf das Project der Herstellung eines Donau-Moldaukanals zurückgekommen. Das Project ist naheliegend, denn die von ihrem Ursprung südwärts fließende und dann nach Norden gewendete Moldau ist an der Stelle, wo sich die Wendung vollzieht, nur etwa 20 Kilometer von der Donau entfernt. Wenn es gelänge, diese wichtige Verbindung herzustellen, wäre auch die Elbe mit der Donau verbunden und damit eine Wasserstraße zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meere geschaffen. Schon Karl IV. soll dieses Project ins Auge gefaßt haben und es ist im Laufe der Zeit wiederholt aufgetreten. Kaiser Joseph I. ließ auf Vorschlag des Grafen Wratislaw die Frage der Schiffbarmachung der Moldau und ihrer Verbindung mit der Donau durch den Wasserbaumeister Lothar Bogemonte begutachten, welcher die Resultate seiner Untersuchungen 1708 in einer in italienischer Sprache herausgegebenen Denkschrift veröffentlichte. Nach seinen Vorschlägen soll entweder der Kampfluß in Niederösterreich mit der Lainsitz bei Weitra, welche unter dem Namen Lužnič (Lužnic) südlich von Tabor bei Moldauthein sich mit der Moldau vereinigt, oder die Nist bei Freistadt in Oberösterreich mit der Maltš, welche bei Budweis in die Moldau fällt, durch Kanäle verbunden werden, jedoch sollen beide Flüsse zuvor soweit als möglich schiffbar gemacht werden. Im Jahre 1762 hat Freiherr von Stern dahl der Kaiserin Maria Theresia einen Plan überreicht, der im Jahre 1768 durch eine in Kupfer gestochene Karte veranschaulicht wurde. Seine Vorschläge gingen dahin, nur bei Mauthausen von der Donau bis an den Fuß des Gebirges einen Kanal von beiläufig zwei Meilen zu ziehen und von dort bis Budweis eine gute Straße anzulegen, bis man durch genaue Nivelirungen Mittel finden würde, die beiden Flüsse durch einen größeren Kanal zu verbinden. Im Jahre 1807 hat sich in Böhmen unter dem Fürsten Anton Thidor von



Nege Apantemont. - Dancer

Umischlagplatz bei Laube an der Elbe.

Lobkowitz zum Zweck der Vornahme von Vorarbeiten für einen Moldau-Donaukanal eine hydrotechnische Gesellschaft gebildet, deren Gemeinnützigkeit durch ein Hofdecret (vom 6. August 1807) anerkannt wurde. Wegen technischer und ökonomischer Schwierigkeiten wurde das Project aber aufgegeben.

Resultatlos blieb die Idee jedoch nicht; die Entstehung der ersten Eisenbahn in Böhmen, zugleich der ältesten auf dem europäischen Continent, knüpft an das Project des Moldau-Donaukanals an. In einer im Jahre 1813 erschienenen wissenschaftlichen Abhandlung machte Franz von Gerstner, Professor der höheren Mathematik und Mechanik an der ständischen technischen Lehranstalt in Prag, den Vorschlag, anstatt der Wasser Verbindung eine Verbindung der Donau und Moldau zu Lande mittelst einer Eisenbahn herzustellen. Er erörtert in seiner Schrift, daß der projectirte Kanal weder eine größere Schnelligkeit, noch eine größere Wohlfeilheit des Transportes herbeiführen würde als der bisherige Transport auf der Landstraße und daß diese Vortheile nur durch Herstellung einer Eisenbahn zu erreichen wären. Obwohl der Vorschlag allgemeinen Beifall fand, so hinderten doch die eingetretenen kriegerischen Ereignisse und die Auflösung der hydrotechnischen Gesellschaft die Verwirklichung des Projectes. Erst die Herstellung der Freiheit der Schifffahrt auf der Elbe ließ den Wunsch nach einer Verbindung der Elbe mit der Donau mittelst der Moldau und mittelst eines Schienenweges zwischen der Moldau und der Donau neuerlich entstehen. Franz Anton von Gerstner, Professor der praktischen Geometrie am polytechnischen Institute in Wien (ein Sohn des Vorgenannten), erörterte in einer im Jahre 1824 in Prag erschienenen Schrift neuerdings die Vortheile dieser Verbindung und erlangte mit der Allerhöchsten Entschließung vom 7. September 1824 die Concession zum Bau einer zwischen Mauthausen und Budweis die Donau mit der Moldau verbindenden Eisenbahn. Diese 129·3 Kilometer lange Bahn, deren Ausgangspunkte später Linz und Budweis wurden, ist am 1. August 1832 vollendet und als Pferdebahn dem Betriebe übergeben worden. Sie bestand als solche bis zum Jahre 1871 und wurde von der Actiengesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Westbahn in diesem Jahre zu einer Locomotiveisenbahn umgestaltet. Eine zweite Pferdebahn in Böhmen war die im Interesse der Buxtehuder Kohlenwerke auf Grund der Concession vom 31. Juli 1827 begründete Bahn von Prag nach Bejhybka.

Gegenwärtig bilden die böhmischen Eisenbahnen mit Dampfbetrieb ein reich entwickeltes Netz. Die älteste Eisenbahnlinie dieser Art ist die auf Böhmen entfallende Strecke der Linie Brünn-Prag-Bodenbach, als Staatsbahn gebaut und gegenwärtig im Besitz der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Seit dem Jahre 1855 wurde eine Reihe von Gesellschaftsbahnen concessionirt. So wurde durch Allerhöchste Entschließung vom 15. Juni 1856 an die unter der Firma „Südnorddeutsche Verbindungsbahn“

gebildete Actiengesellschaft das Privilegium zum Bau und Betrieb für eine Locomotive-eisenbahn ertheilt, deren Strecken Pardubitz-Reichenberg-Seidenberg und Josephstadt-Liebau sammt dem Flügel mit Localbahnbetrieb Eifenbrod-Tannwald 285 Kilometer umfassen.

Durch die Allerhöchste Entschließung vom 2. August 1856 erfolgte die Ertheilung der Concession zum Bau einer Locomotiveisenbahn von Aussig nach Tepliz, welche im Jahre 1869 bis Komotau weitergeführt worden ist, und am 5. September 1859 die



Die alte Budweis-Linzer Eisenbahn.

Concession für die böhmische Westbahn von Prag über Pilsen an die baierische Grenze.

Seit dem Jahre 1863 gelangte der Eisenbahnbau in Böhmen durch die vom Staate gewährten Subventionen, Zinsgarantien und sonstigen Begünstigungen zu rascher Entwicklung. Es sind folgende Verkehrsnetze zu erwähnen: zunächst die Turnau-Kraluper Eisenbahn auf Grund der Concession vom 28. August 1863 und im Anschluß an diese die böhmische Nordbahn auf Grund der Concession vom 6. October 1865 von Bafow über Böhmisches-Leipa nach Rumburg, Georgswalde-Ebersbach, dann mit den Strecken Warnsdorf-Bodenbach. In den letzten Jahren ist die Fusion der Turnau-Kraluper Eisenbahn mit der Nordbahn erfolgt. Ein zweites Verkehrsnetz bildet die auf Grund der

Concession vom 11. November 1866 erbaute Kaiser Franz Josephbahn, welche einerseits Wien-Budweis-Pilsen und Eger direct verbindet und anderseits von Prag nach Gmünd läuft und die Flügelbahn Wesselt-Budweis umfaßt. Ein drittes großes Verkehrsnetz bildet die Österreichische Nordwestbahn mit ihren Strecken Wien-Nürnberg-Fungbunzlau (352·914 Kilometer), Nürnberg-Teitschen-Mittelgrund (136·796 Kilometer), Prag-Mittelwalde (209 Kilometer). Endlich sind zu erwähnen das Verkehrsgebiet der Buxtehader Eisenbahn mit 420·300 Kilometer Betriebslänge, insbesondere die Strecke Prag-Romontau-Eger (238·079 Kilometer), dann die Prag-Duxer Eisenbahn (180·331 Kilometer) und die den Westen und Norden verbindende Eisenbahn Eisenstein-Pilsen-Saaß, die sogenannte Pilsen-Priesener Bahn (257·846 Kilometer).

Die im Jahre 1880 in Österreich eingetretene Änderung der Eisenbahnpolitik, welche den Bau von Staatsbahnen und die Übernahme der Privatbahnen in das Eigenthum oder in die Verwaltung des Staates begünstigt, äußerte auch ihre Rückwirkung auf das Eisenbahnnetz Böhmens. Es erfolgte die Erwerbung der Elisabeth-Westbahn und damit der auf böhmischem Territorium befindlichen Strecken dieser Bahn, dann die Erwerbung der Franz Josephbahn, der Pilsen-Priesener Bahn und die Übernahme der Prag-Duxer Bahn in die Verwaltung des Staates.

Auf Grund des Gesetzes vom 25. November 1883 erfolgte der Bau der böhmisch-mährischen Transversalbahn mit den Strecken Wesselt-Neuhäus-Sglaun (92·328 Kilometer), Obercerkve-Tabor (68·794 Kilometer), Tabor-Pisek (59·021 Kilometer), Horaždiovitz-Plattau (57·825 Kilometer) und Janovitz-Taus (31·691 Kilometer). Auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880, welches den Localbahnen besondere Begünstigungen und Erleichterungen gewährt, entstanden eine Reihe von Localbahnen, die, soweit sie nicht ein Zugehör des großen Eisenbahnnetzes bilden, von zwei Unternehmungen betrieben werden: der Gesellschaft der böhmischen Commercialbahnen mit 191·294 Kilometer und der österreichischen Localbahngesellschaft, deren Thätigkeit sich aber nicht auf Böhmen beschränkt.

Erwähnen wir schließlich, daß in Prag eine Actiengesellschaft eine Tramway mit einer Betriebslänge von 18·536 Kilometer besitzt, auf der im Jahre 1891 im Ganzen 8,804.784 Personen befördert wurden, daß ferner im Jahre 1891 eine elektrische Eisenbahn vom Belvedere in Prag zum königlichen Thiergarten in Bubenč dem Verkehr übergeben worden ist und daß im Südosten Böhmens die Herstellung von zwei neuen Eisenbahnlinien Wodňan-Prachatic und Strakonitz-Winterberg vollendet ist, so haben wir das Eisenbahnnetz Böhmens in seinen Umrissen dargestellt.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen findet ihren Ausdruck in den Ergebnissen des Frachten- und Personenverkehrs. Eine erschöpfende Darstellung desselben

liegt außerhalb des Rahmens dieses Werkes, nur einige bemerkenswerthe Ergebnisse der Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1891 mögen hier ihre Stelle finden. Die Verfrachtung von 6,855.961 Tonnen Braunkohle auf der Auffig-Teplitzer Bahn und von 1,305.048 Tonnen Steinkohle auf der Buštěhrader Eisenbahn ergibt die Bedeutung dieser Linien für die Kohlenproduction Böhmens. Der Transport von 35.532 Tonnen Bier auf der böhmischen Westbahn, von 18.122 Tonnen Baumwolle auf der böhmischen Nordbahn, von 16.786 Tonnen Baumwolle und 46.000 Tonnen Flachs auf der südnorddeutschen Verbindungsbahn und der österreichischen Nordwestbahn charakterisirt die Verbreitung der einzelnen Industriezweige innerhalb des Landes.

Während auf den westlichen Staatsbahnen im Jahre 1891 auf jedem Kilometer Betriebslänge 6.435 Personen befördert wurden, weist die Auffig-Teplitzer Eisenbahn in demselben Jahre eine Personenfrequenz von 17.512 für den Kilometer Betriebslänge auf.

Die böhmischen Bahnen können sich allerdings in Bezug auf Schwierigkeiten der technischen Ausführung und Schönheit der Landschaftsbilder mit den Bahnen der Alpengebiete nicht messen, immerhin bieten sie einzelne bemerkenswerthe technische Objecte und viele Bilder von entzückender landschaftlicher Schönheit. Aber dem Kenner der Landesgeschichte, welcher nicht bloß der Landschaft, sondern auch den Erscheinungen der Cultur seine Aufmerksamkeit zuwendet, wird eine Eisenbahnfahrt in Böhmen selbst in Gegenden, in welchen der Reiz der Landschaft schwindet, gewiß besonderes Interesse bieten. Böhmen ist ein Land welthistorischer Kämpfe, reger wirtschaftlicher Thätigkeit und achtunggebietenden geistigen Ringens; es treten daher dem Reisenden überall geschichtliche Erinnerungen und bedeutsame Momente der Culturentwicklung entgegen. Es mögen nur einige Bilder aus einer solchen Rundreise hervorgehoben werden. Ein höchst bemerkenswerthes Object der Eisenbahntechnik ist beispielsweise der Spitzberg-Tunnel auf der Bahnstrecke Pilsen-Eisenstein. Der mächtige Gebirgsstock, welcher zwischen Böhmen und Baiern den Grenzwall und zwischen den zwei größten Flüssen Mitteleuropa's, der Donau und Elbe, die Wasserscheide bildet, stellte der Verbindung der beiden, durch uralte lebhafteste Verkehrsbeziehungen verknüpften Nachbarländer mittelst einer Eisenbahn schwer zu überwindende Hindernisse entgegen. Die böhmische Westbahn benützte die nur 500 Meter hohe Gebirgseinsattelung bei Taus, welche den Böhmerwald in zwei getrennte Hauptzüge scheidet, um die Verbindung herzustellen. Erst der Pilsen-Priesener Bahngesellschaft blieb es vorbehalten, eine neue Verbindung mit dem benachbarten Baiern mittelst eines Durchstichs des Gebirges durchzuführen. Für die Herstellung dieser neuen Verbindung war der Anschluß an die bayerischen Eisenbahnen Deggendorf-Eisenstein, die Versorgung des südlichen Baierns mit böhmischer Kohle, die Ausbeutung des

Holzreichthums des Böhmerwaldes und die Förderung der bedeutsamen Glasindustrie in den Gebirgsthälern der Angel und des Regen maßgebend.

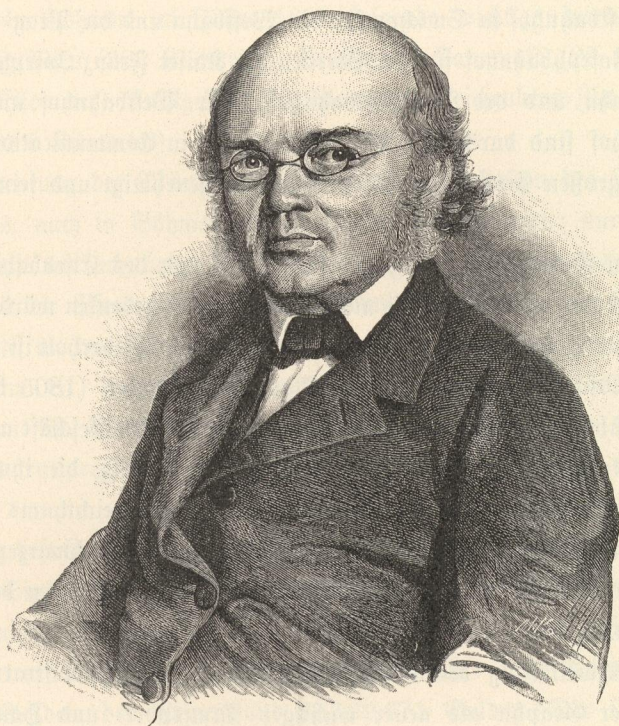
Die Bahnlinie Pilsen-Eisenstein erreicht, die Städte Rattau und Neuern berührend, bei Mottowitz den Hauptgebirgstock des Böhmerwaldes, der mit einem Tunnel von 130 Meter durchfahren wird, und durch das schmale Angelthal in einer Meereshöhe von 838 Meter den Spitzbergtunnel. Derselbe ist 1748 Meter lang, liegt seiner ganzen Länge nach in der Region des Glimmerschiefers, der größtentheils ohne Mauerung ein reines und festes Tunnelprofil ermöglichte. Auch landschaftlich bietet diese Bahnstrecke von Neuern ab wunderschöne Punkte und eröffnet bei der Grenzstation Eisenstein ein prächtiges, im Südwesten durch den Arber abgeschlossenes Landschaftsgemälde.

Die Strecke Prag-Bodenbach der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft eröffnet von Raasditz an schöne Ausblicke auf das böhmische Mittelgebirge und führt uns nach Aussig, eine der wichtigsten Industrie- und Verkehrsstätten des Landes, der Knotenpunkt von vier Eisenbahnen: der österreichischen Staatsbahn, der österreichischen Nordwestbahn, welche, auf dem rechten Elbe-Ufer laufend, von der Station Schreckenstein aus durch eine imposante Brücke mit der österreichischen Staatsbahn verbunden ist, der Aussig-Teplitzer Bahn und der Bielathalbahn (Aussig-Bilin). Besonders wichtig ist die Stadt als Stapelplatz für die Braunkohle des Teplitzer Beckens. Weiter nordwärts führt uns die Bahn nach Bodenbach, welches mit der gegenüberliegenden Stadt Tetschen durch eine 200 Meter lange Kettenbrücke (Kaiserin Elisabeth-Brücke) verbunden ist. Auch zwei Eisenbahnbrücken verbinden daselbst die Ufer der Elbe: eine Gitterbrücke der aus dem Polzenthale heraustretenden böhmischen Nordbahn, die zum österreichischen Staatsbahnhofe führt, und eine halbe Stunde tiefer die Brücke der österreichischen Nordwestbahn zur Station Obergrund. Reizend ist auf der Strecke Aussig-Bodenbach der Blick auf die 400 Meter hohe Basaltfelsmasse des Sperlingsteins und auf die Stadt Tetschen, welche von dem auf einem Felsen thronenden Schlosse überragt wird. Die Naturschönheiten, der mächtige Elbestrom, der großartige Verkehr auf demselben, die reiche Industrie, die Regsamkeit der Bevölkerung bringen die Bedeutung dieses herrlichen Bezirkes an der Reichs- und Landesgrenze zur lebendigen Anschauung.

Die 61 Kilometer lange Strecke Bodenbach-Warnsdorf der böhmischen Nordbahn führt an dem Industrie-Orte Böhmisches-Ramitz vorüber, eröffnet uns die böhmische Schweiz, bringt uns das wildromantische Hillemühl-Felsthal, in welchem die Bahn an steilen Phonolitwänden dahin zieht, bietet bei der Station Tanneberg Gelegenheit zur Besteigung des gleichnamigen Berges (770 Meter) mit schönem Fernblick in die Lausitz und nach Böhmen bis zum Jeschken, senkt sich zu der Station Schönfeld, auch Klein-Semmering genannt, mit prachtvoller Aussicht auf die böhmische Schweiz bis zum Rosenberge und

endet in einem der bedeutendsten Fabriksorte Böhmens. Ebenso bietet der zweite Flügel der böhmischen Nordbahn von Bakov nach Georgswalde interessante landschaftliche Punkte. Bei der Station Bösig treten uns die beiden Phonolitkegel Kleinbösig und Bösig entgegen. Auch dieser Flügel verläuft bei Rumburg, Schönlinde und Schluckenau in ein wichtiges Industriegebiet.

Im Osten Böhmens führt uns die österreichische Nordwestbahn und südnorddeutsche Verbindungsbahn zu interessanten historischen Stätten und in herrliche Gebirgsgegenden.



Albert Ritter von Lanna.

Reizend ist insbesondere die Strecke Eisenbrod-Sichrov der südnorddeutschen Verbindungsbahn. Sie führt durch prächtige Sandsteinfelsen, welche am linken Ufer mit den sogenannten „Dürren Felsen“ beginnen und sich am rechten Ufer bis Liebenau ausdehnen. Eine schöne 200 Meter lange eiserne Brücke führt hinter der Station Klein-Štál die Bahn auf das rechte Ufer nach Turnau und dann durch einen 636 Meter langen Tunnel zu der Station Sichrov, von der aus das imposante fürstlich Rohan'sche Schloß sichtbar ist. Im Süden Böhmens erinnern wir uns bei der Fahrt auf der Franz Josephsbahn an die Wittigonen oder Rosenberge, ein Geschlecht, welches in die Geschichte

Böhmens mächtig eingegriffen hat; der Anblick Tabor's erinnert an die Hussitenstürme; Pilsen und Eger bringen uns den dreißigjährigen Krieg ins Gedächtniß, und wenn wir uns auf der Strecke Eger-Prag der Buztöhrader Bahn durch die Regionen des Hopfenbaues und der Kohlenproduction der Landeshauptstadt nähern und den Grabschm mit den Spitzen des ehrwürdigen Veitsdomes erblicken, so steigen Bilder der verschiedenen Epochen der Landesgeschichte mächtig vor das geistige Auge. Prag ist der Mittelpunkt des böhmischen Eisenbahnwesens. Vier große Bahnhöfe umschließen die Stadt: der Staatsbahnhof für die Strecken der österreichisch-ungarischen Bahn und für die Buztöhrader Eisenbahn; der Westbahnhof in Smichov für die Westbahn und die Prag-Duxer Bahn; der Kaiser Franz Josephbahnhof für die Strecken der Kaiser Franz Josephbahn und der böhmischen Nordbahn und der Nordwestbahnhof. Der Westbahnhof und der Kaiser Franz Josephbahnhof sind durch eine Verbindungsbahn in Communication gesetzt. Die Herstellung eines großen Centralbahnhofes ist bereits genehmigt und sein Bau steht in nächster Aussicht.

Die gedrängte Darstellung der Flußregulirungen und des Eisenbahnwesens wäre unvollständig, wenn wir an dieser Stelle nicht eines Mannes gedenken würden, der in der Wirthschaftsgeichte Böhmens eine bedeutsame Rolle spielte. Wiederholt ist uns der Name Lanna in diesem Abschnitt entgegengetreten. Adalbert Lanna (1805 bis 1866), in Budweis geboren, übernahm nach dem Tode seines Vaters dessen Geschäft als k. k. Schiffmeister und wendete neben der Versorgung Böhmens mit Salz, die ihm als Schiffmeister oblag, vornehmlich der besseren Verwerthung des Holzreichtums Südböhmens seine Aufmerksamkeit zu. An dem Fürsten Johann Adolph von Schwarzenberg fand er einen mächtigen Förderer seines Planes, die Flößbarkeit und Fahrbahn der böhmischen Flüsse zu verbessern.

Durch die Erweiterung des Graphitbergwerkes in Mugrau trat neben Salz, Holz und Kohle der Graphit als neuer wichtiger Transport- und Handelsartikel in den Moldauverkehr. In Gesellschaft mit den Brüdern Klein übernahm Lanna den Bau der Eisenbahn Bodenbach-Prag; er theilte sich an der Buztöhrader Bahn, der südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Turnau-Kraluper und böhmischen Nordbahn. Er unternahm den Aufschluß der Kohlenwerke in Kladno, erwarb die Eisengruben in der Nähe von Kladno und begründete die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. Belebung der Flußschiffahrt, Eisenbahnbau und Entfaltung der Kohlen- und Eisenproduction als Bedingung des Eisenbahnwesens sind somit die bedeutsamen Verdienste Lanna's, dem seine zahlreichen Verehrer wegen seiner gemeinnützigen Thätigkeit in seiner Vaterstadt Budweis ein im Jahre 1879 enthülltes schönes Denkmal auf öffentlichem Plage errichtet haben.

Fassen wir die dem Nachrichten- und Geldverkehr dienenden Anstalten ins Auge, so bestanden im Jahre 1892 in Böhmen 1.207 Postanstalten und 545 Telegraphenstationen. Die Drähte des Staatstelegraphennezes betragen 16.665 Kilometer. Der Gesamtverkehr der Briefpost belief sich auf 148,617.690 Sendungen, der Zeitungsverkehr umfaßte 20,928.000 Nummern; der Gesamtbetrag der Postanweisungen belief sich im internen Verkehr auf 112,422.499 Gulden Einzahlungen und 113,141.437 Gulden Auszahlungen. Der Telegraphenverkehr umfaßte 1,882.810 Telegramme. Auch das Telephonnetz hat in Böhmen seit dem Jahre 1887 eine rasche Ausgestaltung erfahren. Es bestanden in Böhmen im Jahre 1891 folgende wichtige interurbane Telephonleitungen: Prag-Wien (308 Kilometer), Reichenberg-Tannwald (28 Kilometer), Prag-Tetschen (117 Kilometer), Aussig-Dux (30 Kilometer), Reichenberg-Zittau (24 Kilometer), Prag-Pilsen (93·5 Kilometer).

Die Bedeutung der Märkte und Messen als Anstalten des Tauschverkehrs ist, wie anderwärts, auch in Böhmen in den Hintergrund getreten; nur einzelne Märkte, wie beispielsweise der achttägige Wollmarkt in Pilsen (Montag nach Peter und Paul beginnend) und die Pferdemarkte in Netolitz und Chrudim sind noch von Bedeutung. Die Jahrmärkte in der Landeshauptstadt für Handelswaaren am St. Josephs-Tage (19. März), am St. Johann von Nepomuk-Tage (16. Mai), am St. Veits-Tage (15. Juni), am St. Wenzeslaus-Tage (28. September) und am St. Nikolai-Tage (6. December) entsprechen nur lokalen Gewohnheiten und sind volkswirtschaftlich bedeutungslos.

In Prag besteht eine Börse und die wichtigsten Creditanstalten und Banken haben daselbst ihren Sitz. Eines der ältesten Creditinstitute ist die im Jahre 1825 von einem Vereine begründete „Böhmische Sparcassa“, welche sich aus geringen Anfängen zu einem Institute ersten Ranges entwickelt hat. Im Jahre 1891 betrugen die Einlagen 102,928.451 Gulden, der Reservefond 20,122.671 Gulden. Der Obercurator dieser gemeinnützigen Anstalt ist der jeweilige Statthalter. Auch die Sparcasse der Stadt Prag befindet sich in mächtiger Entfaltung. Die Gesamtzahl der Sparcassen beträgt 123, das Durchschnittguthaben eines Einlegers 634·54 Gulden. Die österreichisch-ungarische Bank unterhält in Prag und einigen größeren Städten Böhmens Filialen. Die Hypothekenbank und die Landesbank des Königreiches Böhmen sind Landesanstalten. Daneben besteht eine Reihe größerer Actienbanken, wie beispielsweise die landwirthschaftliche Creditbank, die Gewerbebank für Böhmen und Mähren, die böhmische Escomptebank und die böhmische Unionbank. Innerhalb kleinerer Kreise dienen 420 registrierte Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften als Vorschußcassen mit einer Mitgliederzahl von 189.437 der Capitalbildung und Creditvermittlung.