

Bei der erwähnten festen Structur der Kohle ist der Stückkohlenfall ein hoher; er beträgt im Durchschnitte 65 Percent und steigt bei den Oberleitensdorfer Gruben sogar auf 90 Percent. In der Regel werden jetzt drei, auf einigen Werken auch vier Kohlenforten gebildet.

Der Bergbau im erzgebirgischen Braunkohlengebiete begann um die Mitte des vorigen Jahrhunderts. Freilich wurden nach historischen Aufzeichnungen schon im XVII. Jahrhunderte dafelbst Kohlen gegraben, allein es war dieß lediglich ein Raubbau in seiner primitivsten Gestalt. Die ersten unter Anwendung bergmännischer Principien betriebenen Gruben waren die noch jetzt im Betriebe befindlichen des Grafen Westphalen bei Arbesau und Hottowitz, welche um das Jahr 1740 erwähnt werden. Gegen Ende des Jahrhunderts wurden Kohlen von Schallan über das Mittelgebirge nach Prag verfrachtet. Es mußte aber seit Anfang des Abbaues ein volles Jahrhundert verfließen, ehe auch nur von einer beginnenden Blüthe des Braunkohlen-Bergbaues am Südfuße des Erzgebirges die Rede sein konnte. Tagbau und Haspelichacht-Betrieb, Abfuhr der Kohle mit der Achse charakterisiren diese lange Zwischenperiode.

Die erste Dampfmaschine zur Förderung wurde erst im Jahre 1856 (auf einem Werke bei Türmitz) aufgestellt, der erste Schienenweg im Jahre 1858 eröffnet.

Von diesen Momenten an datirt nun aber der Aufschwung der Braunkohlenindustrie im erzgebirgischen Becken, ein Aufschwung, wie ihn rapider kaum ein zweites Kohlenrevier auf dem Continente zu verzeichnen hat und der am deutlichsten aus den Thatfachen spricht, das heute, also nach Verlauf von nur 16, respective 18 Jahren bereits über 130 Maschinenschächte im Betriebe stehen und acht Eisenbahnlilien das Becken durchkreuzen, während die Kohlenförderung seit 1858 etwa um das Zehnfache gestiegen ist.

Den Eisenbahnen zumal fiel hier mehr als irgendwo anders die Aufgabe zu, die Montanindustrie zum Leben zu erwecken; denn vordem konnte die Kohlenproduction des Beckens lediglich nur dem in Ermanglung größerer Industriezweige unbeträchtlichen Localbedürfnisse dienen, und war nicht in der Lage, von der günstigen geographischen Situation des Kohlenbeckens in der Nähe der schiffbaren Elbe erwähnenswerthen Vortheil zu ziehen.

Es war der diesem Flusse zunächstgelegene Theil des Revieres, welcher zuerst (also 1858) eine Eisenbahn erhielt: die 17.9 Kilometer lange Auffig-Teplitzer Bahn. Diese Linie blieb nun wieder neun Jahre lang das einzige Communicationsmittel; dann endlich im Jahre 1867 wurde dieselbe um 10.1 Kilometer von Teplitz nach Dux verlängert. Allein erst vom Jahre 1871 an wendete man dem böhmischen Braunkohlenbecken eine größere Aufmerksamkeit zu, und es entstand plötzlich ein wahrer Wettkampf im Ausbaue der nothwendigen Bahnverbindungen. Die Auffig-Teplitzer Bahn dehnte sich noch weiter um 36.8 Kilometer bis Komotau aus; im October 1871 konnte die Eröffnung der später bis Komotau verlängerten Dux-Bodenbacher Bahn stattfinden, im November desselben Jahres die Inbetriebsetzung der Theilstrecke Priesen-Karlsbad und im Mai 1872 diejenige der Strecke Komotau-Weipert (Annaberg) der Buschtährader Bahn. Im Jahre 1873 traten dann zu den genannten Bahnen noch die Prag-Duxer und die Pilsen-Priesener hinzu, und es begann gleichzeitig der Bau der Bielathal-Bahn von Bilin nach Auffig, der Eisenbahn von Brüx nach Freiberg und der (nunmehr schon vollendeten) Elbethal-Bahn, welche sämmtlich für den Kohlentransport aus dem Becken gleichfalls eine mehr oder minder große Bedeutung gewinnen dürften. Während somit in den Jahren 1858 bis 1870 der Kohlenkörper nur in einer Länge von 17.9 Kilometern von Bahnen durchschnitten war, beträgt die denselben bedeckende Schienenlänge gegenwärtig 225 Kilometer.

Dem entsprechend hat sich nun auch die Production entwickelt. Im ganzen erzgebirgischen Becken belief sich dieselbe