

# Die Göltzschtalbrücke

bei Mylau-Netzschkau i. V.

---

Zwischen dem Thüringer Walde und dem Frankenwalde einerseits und dem Erzgebirge andererseits breitet sich (nördlich vom Fichtelgebirge) das Vogtland aus, eine flachwellige Hochfläche mit „wenig aufragenden Bergen und Kuppen, die regellos ausgestreut erscheinen“ (Simon).<sup>1)</sup> Diese Hochfläche ist infolge ihrer Lage in der Mitte Deutschlands, ihrer fast unmittelbaren Berührung mit der sächsisch-thüringischen (oder Leipziger) Tieflandsbucht und ihrer bequemen Übergänge zu einem sehr wichtigen Durchgangslande geworden. Seit alters drängt sich aus dem ganzen nordöstlichen Deutschland der Verkehr gegen das Vogtland zusammen, um sich bei Plauen und Hof wieder zu teilen. Eine Straße zieht von Plauen aus die Elster aufwärts gegen Eger hin,<sup>2)</sup> die andere strahlt in Hof nach den verschiedenen Teilen Süddeutschlands auseinander.

Diesen uralten Verkehrslinien, die im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts kunstvoll zu Landstraßen ausgebaut wurden, folgen ziemlich genau auch die bedeutsamen Verkehrswege unserer Zeit, die Eisenbahnen, mit dem wesentlichen Unterschiede allerdings, daß die wichtigste Bahn des Vogtlandes, die sächsisch-bayerische Staatsbahn, von Reichenbach bis Hof die Flußtäler ängstlich vermieden hat. Diese Führung der Leipzig-Hofer Eisenbahnlinie über die Hochfläche des Vogtlandes hatte jedoch andere Schwierigkeiten

---

<sup>1)</sup> Der Unterschied zwischen der mittleren Seehöhe und der mittleren Kammhöhe beträgt nach Wohlrab (Das Vogtland als orographisches Individuum, Seite 53 Tabelle VII) beim Vogtlande nur 70 m, beim Thüringer Walde 209 m und beim Erzgebirge 279 m.

<sup>2)</sup> Diese Straße ist nach Simon (Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500, Seite 39) jedenfalls erst später über die Höhe nach Ölsnitz geführt worden.