Die Eisenbahn

von

Freiberg nach Chemnitz

nicht

über Großhartmannsdorf.

...; aber die Forderung erscheint vollkommen berechtigt, daß die Frage mit der äußersten Gründlichkeit untersucht werde, wo in den übrigen Landestheilen noch berechtigte Bahnbedürfnisse vorhanden sind und daß man klar erkannten Bedürfnissen dieser Art sobald als möglich gerecht werde.

F. C. Freih. v. Beust: Die Eisenbahnlinie von Dresden nach Chemnitz.

Frankenberg.
Druck und Commissionsverlag von C. G. Rossberg.
1856.

Die directe Verbindung Dresdens und der Elbe mit Chemnitz ist schon vor einer Reihe von Jahren ein Gegenstand der Aufmerksamkeit der Königlichen Sächsischen Regierung gewesen, welche in umsichtsvoller Auffassung der Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse mit Recht nur darin ein Mittel findet, das wahre Wohl des Landes zu fördern, wenn sie dasselbe nach allen Seiten hin dem Eisenbahnverkehr nahe bringt.

Diese Fürsorge hat sich bereits glänzend bethätigt bei der Projectirung der Zwickau-Schwarzenberger Eisenbahn und findet aufs Neue ihren Ausdruck in der Bereitwilligkeit, mit welcher, durch den Bau der Dresden-Tharandter Eisenbahn, zur Führung einer Bahn nach Freiberg bereits ein bedeutender Anfang gemacht und die directe Verbindung zwischen Dresden und Chemnitz ihrer Ausführung nahe gebracht ist.

Es darf bereits als eine Gewißheit angesehen werden, daß eine Eisenbahnverbindung zwischen Freiberg und Chemnitz, nach Vollendung der Ausdehnung der Dresden-Tharandter Bahn nach Freiberg, sicher zur Ausführung kommen werde und es ist in dieser Richtung bereits die öffentliche Meinung über allen Zweifel erhoben.

Dagegen ist dieselbe über das Wie? der Ausführung noch in großem Zwiespalt begriffen und es stehen sich in dieser Beziehung Parteien entgegen, denen beiderseits die höchsten Interessen ein unbestreitbares Recht gewähren, bei der Erörterung dieser Frage sich geltend zu machen.

Auf der einen Seite fordern die gewichtigsten Stimmen für den Freiberger Bergbau und die Etablissements bei Oederan und Plauen ꝛc. eine Bahnlinie zwischen Freiberg und Chemnitz, welche über

Großhartmannsdorf, Eppendorf, das Flöhathal, das Zschopauthal bei Plaue und über Wiesa nach Chemnitz führt und dort in der Nähe des Zeisigwaldes in der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn einmündet.

Es mag diese Linie von uns für die Zukunft, der Kürze halber, die südliche genannt werden.

Diesen Interessen stellen sich aber die der Fabrikstädte Haynichen und Frankenberg, mit fabrikenreicher Umgegend, entgegen, für welche eine Bahnlinie, die an diesen beiden Orten nahe vorbeigeht und bei Ebersdorf in der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn einmündet, eine Existenzfrage ist.

Wir werden diese Linie künftig nur die westliche nennen.

Die südliche Linie findet namentlich in den Städten Freiberg und Chemnitz ihre Vertheidiger, während die westliche folgerichtig gerade dort weniger Sympathieen hat und vielmehr an den letztgenannten Fabrikorten die eifrigsten Anhänger zählt, deren Stellung allerdings eine nicht ganz vortheilhafte zu sein scheint, da im begonnenen Wettstreite Sonne und Wind nicht ganz gleich getheilt sein dürften.

Die südliche Linie findet vorerst an dem Oberberghauptmann Freiherrn v. Beust einen warmen, und, wie nicht verkannt werden darf, einen gewichtigen Fürsprecher, dessen Stimme um so einflußreicher sein muß, als sie die legale Vertretung eines uralten und hochwichtigen Erwerbszweiges ausübt, dem Sachsens Volkswirthschaft zu großem Danke verpflichtet ist. Dieser Stimme folgen natürlich viele Andere, denen der Berg- und Hüttenbetrieb Alles, Nichts aber die gewerblichen Interessen einiger „kleinen, unbedeutenden" Fabrikstädte gelten, die nur die Aufgabe haben, einer dichten, armen Bevölkerung ihre Existenz zu sichern, leider! aber seit Jahrhunderten in ihren Unternehmungen durch die unausgesetzte staatliche Fürsorge nicht so gekräftigt worden sind wie der Bergbau.

Der geschlossenen Phalanx dieser Kämpfer fügt sich eine leichtere, minder enggegliederte Schaar an, welche lediglich vom Pri-

vatinteresse zusammengebracht worden ist. Es sind dieß die einzelnen Besitzer von Fabriketablissements längs der südlichen Linie, namentlich im Flöha- und Zschopauthal, welche wo möglich alle die Eisenbahn vor ihren Spinnereien vorbeigeführt sehen möchten. Man dürfte nicht irren, wenn man den Kernpunct, aus dem diese Schaar sich recrutirt, in Chemnitz suchte, woselbst man sich namentlich Seiten der Maschinenfabrikation und des Garnhandels für diese Sporaden interessirt und dessen Localpresse sich bereits mit jener Sicherheit, welche der Besitz allein verleiht, dahin ausgesprochen hat, daß, da ja einmal der Stadt Chemnitz, als Schlußpunct, die Zuführung der Freiberg-Chemnitzer Bahn nicht entgehen könne, dieselbe vorzüglich nur dahin zu wirken haben werde, daß die dem Chemnitzer Verkehr näher liegende südliche Linie gebaut werde.

Solchen Gegnern hat nun freilich die westliche Linie gleiche Waffen nicht zu bieten. Die Wagschale, welche die Auctorität eines Oberberghauptmann, Freiherrn v. Beust sinken macht, welche eine uralte Bergstadt mit ihrem Gewichte füllt und an welche sich noch obendrein die ganze Vergrößerungslust einer jungen, rasch aufgeblühten und hoffnungsreichen Fabrikstadt anklammert, kann nicht so leicht emporgezogen werden.

Allein, sind es denn in der That nur Auctoritäten und gewisse Interessen allein, welche hier den Ausschlag geben können, oder muß nicht vielmehr erst die Summe aller Interessen „mit der äußersten Gründlichkeit" untersucht werden, um zu wissen, „wo noch berechtigte Bahnbedürfnisse vorhanden sind", damit man „klar erkannten Bedürfnissen dieser Art so bald als möglich gerecht werde?"

Zu dem erforderlichen Material für diese Untersuchung beizutragen, sei hiermit im Interesse der westlichen Linie das Wort erhoben.

Es gilt lediglich einer besondern Vertretung dieser Linie, ohne daß darum in der Sache selbst etwas Anderes geschehen soll, als die Frage der Spruchreife näher zu bringrn. Die hohe Einsicht der Staatsregierung wird die Entscheidung zu treffen wissen und für sie können nur die überwiegendsten Gründe die Wagschale stei-

gen oder fallen machen. Noch ist, — das glauben wir sicher, — keine derselben entschieden gefallen; noch ist, und wenn auch Zeitungscorrespondenzen bereits mit wegwerfender Bestimmtheit den Sieg der einen südlichen Linie, oder mindestens deren Siegesgewißheit, verkünden, keine Entscheidung eingetreten; — denn es gilt vorerst noch genau nach allen Seiten das „Für" und „Wider" zu erörtern. Es sei darum auch dem Letzteren gestattet, laut zu werden, nachdem der südlichen Linie das „Für" der Presse bereits reichlich zu Theil geworden ist.

Wenn man vor Allem, soweit es die technischen Vorarbeiten erlauben, die beiden Linien an sich betrachtet, so kann der Ausgang nicht zweifelhaft sein.

Die westliche Linie ist im Jahr 184$\frac{8}{9}$ durch den rühmlichst bekannten Ingenieur Krausch, im Auftrage der Königlichen Sächsischen Staatsregierung, vermessen worden. Die ausführlich detaillirte Frucht dieser Arbeit ist in einem Schriftchen:

Die Projection einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Dresden, Freiberg und Chemnitz. Leipzig 1849.

Jedermann zugänglich gemacht; wir benutzen dieselbe daher zu Gunsten der westlichen Linie.

Die südliche Linie hat ebenfalls ein, unter Leitung des Prof. Weisbach in Freiberg ausgeführtes, Nivellement erfahren, das wir nach den Angaben des Oberberghauptmann Freiherr v. Beust ebenfalls benutzen werden.

Zuvor aber noch ein Wort über den Werth dieser Arbeiten.

Man hat sich nicht gescheut, die eine auf Kosten der andern zu erheben; man glaubte der Sache zu dienen, wenn man die technischen Erörterungen des Einen herabsetzte und die des Anderen als fehlerfrei pries!

Wir mögen ein solches Mittel nicht anwenden, denn es ist verwerflich, obwohl es nicht schwer fallen dürfte, mit einigen Worten darauf hinzudeuten, daß doch vielleicht auch der erfahrne Practiker im Eisenbahnbau, der seine Befähigung bei Veranschlagung anderer Bahnbaue genügend erwiesen hat, auch viel specieller auf

die Sache eingegangen ist, dem Irrthum weniger ausgesetzt gewesen sein könne, als der Theoretiker, unter dessen Leitung die südliche Linie nivellirt worden ist.

In hoher Achtung vor den Verdiensten beider Jünger der Mathesis fordern wir vielmehr für die Arbeiten Beider die Berechtigung, so lange als fehlerfrei zu gelten, als nicht das Gegentheil bewiesen ist.

Es stellen sich nun nach diesen Vorarbeiten beide Linien folgendermaßen gegegen einander.

Die westliche Linie.		Die südliche Linie.	
Ihre Länge beträgt von Freiberg bis Ebersdorf	62928 E.	Ihre Länge beträgt von Freiberg bis zum rothen Vorwerk bei Chemnitz	77550 E.
Die Chemnitz-Riesaer Bahn wird benutzt von Ebersdorf bis Chemnitz auf ca. . . .	10100 E.	Die Chemnitz-Riesaer Bahn wird benutzt vom rothen Vorwerk bis Chemnitz auf ca.	5000 E.
Die Gesammtlänge ist daher:	73028 E.	Die Gesammtlänge ist daher:	82550 E.

Es ist demnach die südliche Linie

0, 138

länger als die westliche.

Die Steigungsverhältnisse sind folgende:

bei der westlichen Linie:		bei der südlichen Linie:	
Horizontale Fläche .	16959 E.	Horizontale Fläche .	7500 E.
Steigung von 1: 200	2038 E.	Steigung von 1: 382	11450 =
= = 1: 150	678 =	= = 1: 193	8700 =
= = 1: 100	28723 =	= = 1: 150	4350 =
= = 1: 90	8230 =	= = 1: 142	7100 =
= = 1: 83	6300 =	= = 1: 80	14100 =
		= = 1: 70	24350 =
	Sa. 62928 E.		Sa. 77550 E.

Hieraus erhellt:

a) daß die horizontale Fläche bei der westlichen Linie 1,26mal länger ist, als bei der südlichen Linie;

b) daß beide Linien rücksichtlich der weniger günstigen Steigungen zwar einander gleich stehen, (die westliche Linie mit 31439 Ellen bei Steigungen von 1: 200, 1: 150, 1: 100 und die südliche Linie mit 31600 Ellen bei Steigungen von 1: 382, 1: 193, 1: 150, 1: 142,) dagegen aber bei den ungünstigsten Steigungen

c) die südliche Linie nicht allein größere Steigungen (1: 80, 1: 70) bietet, als die westliche (1: 90, 1: 83), sondern auch deren bei weitem mehr enthält, denn die westliche Linie hat deren nur 14530 Ellen, während die südliche 38450 Ellen, also 2,63mal mehr, aufzuweisen hat.

Somit hat die westliche Linie die bei weitem günstigsten Steigungsverhältnisse für sich.

An bedeutenderen Bauten sind herzustellen:

1) auf der westlichen Linie

eine Brücke über die große Striegis,	60 Ellen hoch,
eine Brücke über die Zschopau,	59 Ellen hoch,

2) auf der südlichen Linie dagegen:

eine Brücke über die Flöha,	60 Ellen hoch,
eine Brücke über die Zschopau,	59 Ellen hoch,

so daß man annehmen kann, daß hier auf beiden Seiten besondre Vortheile nicht vorhanden sind, wenn man nicht darauf Gewicht legen will, daß die Flöha bei Herstellung einer Brücke ganz andre Rücksichten auf große Wasserfluthen bedingt, als die weniger wilde Striegis und daß namentlich die Ueberbrückung der Zschopau unweit Plaue vielleicht mit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen haben dürfte, als in der Nähe des Harrassprunges bei Lichtenwalde.

Aus diesen Resultaten der technischen Vorlagen lassen sich nun die nachstehenden Consequenzen ableiten.

Ist die westliche Linie nicht allein in ihrer Gesammtlänge

9500 Ellen

kürzer als die südliche, sondern ist auch namentlich an der erstern eine Strecke von

14622 Ellen

weniger zu bauen, als an der letzteren, so bleibt dieß nicht ohne Einfluß auf die Baukosten, denn es werden sich dieselben, die wegen der günstigeren Terrainverhältnisse ohnehin sich billiger herausstellen müssen, gegen die südliche Linie um ein Fünftheil verringern, was auf die Rentabilität der Bahn vom entschiedensten Einflusse sein wird.

Krausch berechnet den Herstellungsaufwand für die Dresden-Freiberg-Chemnitzer Bahn bei Benutzung der westlichen Linie auf etwas mehr als 6 Millionen. Oberberghauptmann Freiherr v. Beust glaubt nicht, annehmen zu können, daß diese Bahn bei Einschlagung der südlichen Linie theurer zu stehen komme, berechnet aber dennoch deren Kosten auf 7 Millionen.

Es ist dies aber augenscheinlich noch zu wenig, da obiger Längenproportion angemessen, vielmehr der Bauaufwand bei Verfolgung der südlichen Linie auf mehr als 7 Millionen sich herausstellt.

Daß es aber ein Unterschied sei, ob ein Unternehmen über

40- — 50000 Thaler

mehr an Zinsen für das Anlagecapital aufbringen müsse, als ein anderes, um demselben Zwecke zu dienen, dazu bedarf es keines Beweises.

Eine weitere Consequenz bieten die ungünstigen Steigungsverhältnisse der südlichen Linie, von denen übrigens dahingestellt sein mag, ob sie nicht in unzertrennlichem Zusammenhange mit einer noch viel bedeutenderen Erhöhung der Herstellungskosten stehen.

Die südliche Linie enthält auf der Hälfte der Bahn (38450 Ellen) Steigungen von 1: 80 und 1: 70 in nur zwei Tracten, von denen der eine, ungünstigste, (1: 70) der längste ist (24350 Ellen).

Die westliche Linie dagegen bietet nicht allein an sich solche Steigungen nicht, sondern sie hat auch deren viel weniger (auf 14350 Ellen), nämlich auf etwas weniger als dem vierten Theile der Linie und diese in vielen kleinen Tracten.

Dieser Unterschied in den Steigungsverhältnissen zu Gunsten

der westlichen Linie ist ein sehr wesentlicher, denn er bedingt nächst dem höhern Anlagecapitale auch viel bedeutendere Betriebskosten der südlichen Linie, da bekanntlich der Betrieb auf Eisenbahnen mit ungünstigen Steigungsverhältnissen viel schwieriger und kostspieliger ist, als auf anderen vom Terrain mehr begünstigten.

Gerade dieß dürfte aber von außerordentlichem Werthe sein. Die zwischen Freiberg und Chemnitz herzustellende Eisenbahn ist nicht blos eine Binnenbahn, eine Freiberg-Chemnitzer Bahn, vielmehr hat sie eine viel höhere Bestimmung. Sie soll den Verkehr zwischen Lausitz und Voigtland, zwischen Schlesien und Baiern, zwischen dem Osten und Westen Deutschlands auf dem geradesten Wege vermitteln helfen!

Daß hierzu die kürzere, westliche Linie geeigneter sei, als die längere, südliche, wer wollte daran zweifeln?

Wenn diese Verbindung des Ostens und Westens Deutschlands namentlich bedeutende Gütermassen zu fördern haben wird, sollten da nicht die wesentlich bedeutenderen Betriebskosten am allerersten in den Vordergrund treten? Und wenn es darauf ankommt, eine nächste Verbindung zwischen diesen Gegensätzen zu vermitteln, sollte da in der That der kürzere Weg gar nichts zu bedeuten haben?

Sollten homogene Erscheinungen der Neuzeit, wo man bemüht ist, Eisenbahnumwege zu beseitigen, z. B. bei der Berlin-Anhalt-Leipziger Bahn und ihrer neuen Abkürzung ꝛc. nicht hinlänglichen Fingerzeig gewähren?

Nach alledem ist es wohl als unbestritten anzunehmen, daß an sich die westliche Linie entschieden bedeutende Vortheile vor der südlichen voraus hat.

Man hat nun, um diesen Vortheilen andre entgegenzusetzen, sich bemüht, darzuthun, daß die südliche Linie im Besitze anderer vorwiegender Eigenschaften und insbesondere von großem Werthe für die volkswirthschaftliche Aufschließung des Obererzgebirges sei, welcher ihre Bevorzugung gebiete.

Hier ist namentlich nun eine „äußerst gründliche" Untersuchung nöthig, zu deren Förderung noch Manches ins rechte Licht gestellt

werden muß, was die Apologeten der südlichen Linie wohl zu gering angeschlagen oder unbeachtet gelassen haben.

Den Bau der südlichen Linie einmal als geschehen angenommen, so lehrt ein Blick auf die Landkarte die unersetzlichen Nachtheile, welche allen Denen bereitet werden, welche an der westlichen Linie ein hohes Interesse haben.

Hat einerseits die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn schon die Rücksichten gänzlich bei Seite gesetzt, welche bei ihrer Anlegung auf die Fabrikstädte Haynichen und Frankenberg wohl hätten genommen können, so würde dann auch noch die Freiberg-Chemnitzer Bahn dieselben Rücksichten vollständig unbeachtet gelassen haben.

Es würden dann die Fabrikstädte Haynichen und Frankenberg zwar zwischen Eisenbahnen mitten inne liegen, aber von den Wohlthaten derselben für immer ausgeschlossen bleiben, da es selbstredend Niemand geben wird, der so vermessen wäre, eine besondere Eisenbahn für diese beiden Städte allein bauen zu wollen. Die Folgen davon liegen klar auf der Hand. Ohne Verbindung mit dem großen Eisenbahnnetze, auf dem allein der Verkehr stattfindet, der die Concurrenz mit andern Fabrikorten ermöglicht, müßten diese Fabrikorte auf ihre Existenz als solche verzichten. Sie müßten es unbedingt aufgeben, an den Aufschwung ihrer Industrie zu denken, der, unbestreitbaren Erfahrungen gemäß, unzertrennlich ist vom Besitz der Verkehrserleichterungen, mit denen die Gegenwart der Industrie helfend zur Seite tritt. Oder sollte es gleichgültig sein, ob ein Fabrikort seine Rohstoffe, Heizungsmaterialien, auf der theuern Achse bezieht und seine Producte mit ihr versendet, oder ob er im Stande ist, gleich anderen, concurrirenden Fabrikorten, dieselben erleichterten Zu- und Abfuhrwege der Eisenbahn auszunutzen? Und wenn, wie gar nicht bestritten werden kann, auch andre Fabrikorte des Vaterlandes wohlberechtigt sind, gleiche Erleichterung zu fordern, ist es nicht ein großer Unterschied, ob ihnen diese zwar für die nächste Zeit nicht sofort geboten werden kann, oder ob sie anderen für immer, unwiderbringlich verloren gehen müsse?

Ist die Berechtigung Jener so gut begründet, kann ihnen dann die dereinstige Berücksichtigung wohl entgehen? Was sollen aber Diese hoffen, wenn ihnen jede Aussicht für alle Zukunft unmöglich gemacht, wenn ihnen sogar die Hoffnung genommen wird? Gewiß, das kann nicht im wohlverstandenen Interesse der sächsischen Industrie liegen, und es muß von einer äußerst gründlichen Untersuchung gefordert werden, daß sie alle berechtigte Bahnbedürfnisse gleichmäßig klar erkenne und ihnen gerecht zu werden trachte, ohne darum den Einen auf Kosten des Anderen zu ruiniren. Es ist nun einmal nicht möglich, Allen zu gleicher Zeit dasselbe zu bieten; das aber ist doch gewiß möglich und durch die Gerechtigkeit geboten, daß eher der Eine dem Andern nachstehe, als daß der Letztere um des Ersteren willen, oder umgekehrt, für immer vernachlässigt werde.

Die wichtigen Industriebezirke von Saida, Olbernhau, Lengenfeld, Zschopau, Augustusburg und Oederan würden bei Ausführung der westlichen Linie noch immer nichts verlieren, vielmehr nur einen, nicht einmal für alle gleichmäßigen, Gewinn für die nächste Zeit entbehren, wohl aber würde die Ausführung der südlichen Linie die nicht minder bedeutenden Fabrikstädte Haynichen und Frankenberg mit dem unersetzlichsten Verluste bedrohen, ja, geradezu ihre Existenz als Fabrikorte in Frage stellen. Das unbefangene Urtheil darf das Gewicht dieses Grundes nicht verkennen.

Die südliche Linie steht namentlich unter der Aegide des Bergbaues. Dessen Anwalt, der Oberberghauptmann Freiherr v. Beust, erwartet großartige Ergebnisse der Bahn für den Freiberger Berg- und Hüttenbetrieb. (S. 17.) Zwar geschieht dieß nur in unmittelbarer Beziehung zur Freiberg-Dresdner Bahn, während für die Freiberg-Chemnitzer Bahn, die südliche Linie, geringere Erwartungen vorausgesetzt werden, auch das Interesse des Bergbaues weniger hervorgehoben wird.

Hiergegen läßt sich weniger etwas einwenden, als vielmehr nur darauf hinweisen, daß ein andrer Standpunct möglich ist, ohne darum principiell anderer Ansicht zu entspringen.

Man kann getrost Alles unterschreiben, was in dieser Beziehung aufgestellt worden ist und kein Sachse, der es mit dem Wohle seines Vaterlandes redlich meint, wird es sich beikommen lassen, an der Wahrheit zu zweifeln, daß Sachsens Bergbau die ihm vindicirte Berechtigung verdiene.

Allein, wenn die Vortheile der Linie Freiberg-Großhartmannsdorf so überwiegend sind, warum sollte denselben nicht durch Anlegung einer besondern Zweigbahn Vorschub geleistet werden? Die Rücksicht auf außerordentliche Entwickelung des Berg- und Hüttenbetriebes, auf die Holzwaarenfabrikation, die Staats- und Privatwaldungen, die wohlfeile Getraidezufuhr u. s. w., dieß Alles trägt doch immerhin nur den Character des Binnenverkehrs, der ja durch seine Bedeutung die Berücksichtigung durch eine Zweigbahn vollständig rechtfertigen muß. Man kann nur, wenn man die Dresden-Freiberg-Chemnitzer Bahn für eine reine Binnenverkehrsbahn ansieht, es verträglich erachten, die localen Interessen (z. B. den vermehrten Besuch Freibergs durch Fremde) als Grund für die Zweckmäßigkeit geltend zu machen oder in der Befriedigung regelmäßiger Verkehrsbedürfnisse einzelner Erwerbszweige genugsame Ursache finden, eine Eisenbahn zwischen den genannten Städten anzuempfehlen.

Wenn aber, wie schon von gewichtigen Stimmen anerkannt worden ist, der Tract Dresden-Freiberg-Chemnitz durchaus einer viel großartigeren Bestimmung huldigt; wenn, wie auch Oberberghauptmann Freiherr v. Beust selbst anführt, diese Bahn für den Verkehr von Schlesien und Baiern jede Concurrenz ausschließt; wenn diese Bahn in der That den geraden Weg zwischen dem Osten und Westen Deutschlands zu vermitteln berufen ist; — steht da zu erwarten, daß der locale Verkehr einer Binnenbahn sich mit den gewaltigen Pulsschlägen des Verkehrszuges identificiren könne, die eine so großartige Weltstraße unfehlbar bewegen müssen? Ein Anschluß mittels einer Zweigbahn allein kann dann das rechte Maaß vermitteln, soll anders nicht, wie schon Erfahrungen anderwärts gezeigt haben, entweder der große nationale Verkehr den Binnen-

verkehr beeinträchtigen, oder der letztere den ersteren verscheuchen und zwingen, auf bessere, noch kürzere Wege zu sinnen.

Wir glauben, nicht zu weit zu gehen, wenn wir behaupten, daß es nicht im wohlverstandenen Interesse Sachsens liegen könne, die Bestrebungen, durch das Herz des Landes eine Schlagader des nationalen Verkehrs zu leiten, der sich nun und nimmermehr von den Bedürfnissen eines oder einiger Durchgangspuncte wird bestimmen lassen, durch allzugroße Rücksichtnahme auf sächsische Interessen zu alteriren nnd wir sind ebenso fest überzeugt, daß den letzteren besser gedient sei, wenn ihre Bedeutsamkeit durch Anlegung einer Zweigbahn besonders gefördert werde.

Keineswegs befürchten wir, hier der Inconsequenz geziehen zu werden, indem man uns einhielte, ebensogut könne ja auch den diesseitigen Interessen eine Zweigbahn dienen.

Abgesehen, ob eine solche räthlich und ausführbar sein würde, gehen wir nur davon aus, daß für den Zweck einer internationalen Eisenbahnverbindung für den Tract Freiberg-Chemnitz, die westliche Linie die kürzere, billigere und bessere für den Betrieb sei und daß, wenn diese Vortheile gleichzeitig die Rücksichtnahme auf locale Interessen umfassen, es zweckmäßiger sein müsse, anderen localen Interessen, die ja namentlich das Bewußtsein in sich tragen, an sich bedeutender zu sein, besonders gerecht zu werden — als zu Gunsten derselben Vortheile aufzugeben, die einer großen Eisenbahnverbindung nicht entzogen werden dürfen.

Und hat man nicht in ganz gleicher Weise anderwärts die concurrirenden Interessen zu vereinigen gewußt? Hat nicht unser Vaterland selbst schon in seiner Verbindung des Zwickauer Kohlenbergbaues mit der Sächsisch-Bairischen Eisenbahn demselben Grundsatze sich gefügt? Ist der Freiberger Bergbau, nebst allen andern obenerwähnten Interessen localer Natur, deren hoher Werth anerkannt ist, nicht gleicher Beachtung würdig?

Auch hier muß das unbefangene Urtheil zugeben, daß die westliche Linie, um ihrer innern Vorzüge willen, sich am Besten dazu eignet, den geraden Verkehr zu vermitteln und daß die Interessen,

die man dagegen geltend macht, zwar höchst bedeutend sind, nicht aber genügen, um jene Vortheile aufzuwiegen und fallen zu lassen. Diese Interessen erheischen andre selbstständige Abhülfe, die ihnen nicht fehlen kann, wenn sie probehaltig befunden werden!

Wir wenden uns nun zu den weiteren Interessen, die für die südliche Linie kämpfen.

Die gewerbreiche Stadt Oederan und die bedeutenden Fabrikanlagen im Flöha- und Zschopauthal, sowie die Stadt Schellenberg sind es, welche vorwiegende Berücksichtigung erheischen. Man könnte hier behaupten, daß es noch sehr dahingestellt bleiben möge, ob wirklich die hier in Frage kommenden industriellen Bedürfnisse denen der Städte Haynichen und Frankenberg gleichkommen, die mit ihren ebenfalls nicht unbedeutenden Fabrikanlagen in der Umgebung (im Zschopauthale z. B.) unzweifelhaft numerisch (mit mindestens 16- — 20000 Seelen) überwiegen und wenigstens getrost den Beweis ihrer industriellen Ebenbürtigkeit antreten können. Allein es wird dessen nicht bedürfen und wir gestehen offen, daß wir von unserm Standpunct aus einen zu hohen Begriff von der beiderseitigen Bedeutung dieser Fabrikdistricte hegen, als daß wir den einen auf Kosten des andern hervorheben wollten.

Soviel ist indessen sicher, daß ein bedeutender Unterschied zwischen ihnen insofern herrscht, als es sich hier nur um eng geschlossene Fabrikdistricte, weil Fabrikstädte handelt, während dort die Mehrzahl der Interessen von einzelnen Fabrikanlagen gebildet wird.

Jede der letztern kann nicht berücksichtigt werden, in den Fabrikstädten aber werden alle Interessen, wie mit einem Schlage, gleichmäßig berührt.

Namentlich muß rücksichtlich der Spinnereien im Flöhathal dieß hervorgehoben werden.

Sie beziehen jetzt meist ihre Rohstoffe von Chemnitz, wohin sie auch ihre Fabrikate liefern, auf der Achse, bei etwa 2—3 Stunden Entfernung. Das Bedürfniß nach Kohlen tritt bei ihnen, die meist anhaltende Wasserkraft haben, weniger hervor.

In größter Nähe bei einer jeden dieser Spinnereien kann die südliche Linie unmöglich vorbeigeführt werden, die meisten werden in größerer oder geringerer Entfernung schon deshalb von der Bahn entfernt bleiben, weil diese den Flöhafluß nur an einem Puncte berührt, jene Fabriken aber wegen Benutzung der Wasserkraft an denselben gewiesen sind. Für sie vermindert sich sonach nur die Entfernung und sie würden immer noch darauf angewiesen bleiben, zur Herstellung der Verbindung mit der Eisenbahn auch fernerhin Fuhrwerk zu halten, ohne daß ihnen erhebliche Kostenersparniß dabei erwüchse, da die Billigkeit der Eisenbahnfracht auf die so kurze Entfernung von Chemnitz ohnehin die mit dem Eisenbahntransport verbundenen Spesen der Ab- und Zufuhr zum Bahnhof und den Haltestellen nicht aufwiegen kann.

Angenommen aber auch, diese wenigen Spinnereien würden durch die Nähe der Eisenbahn eine wesentliche Erleichterung hinsichtlich des Transports gewinnen, so kann doch die dadurch ermöglichte Vergrößerung dieser einzelnen Spinnereien nicht von der Wichtigkeit sein, welche der Aufschwung der Industrie in den beiden Städten Haynichen und Frankenberg umfassen muß. Ja, wenn auch noch mehrere Spinnereien die vorhandene Wasserkraft auszubeuten unternehmen würden, es würde dieß immer noch nicht die Interessen zweier Fabrikstädte mit 14000 Einwohnern aufwiegen können, deren Umgebung auch mehrere Spinnereien besitzt.

Der Nutzen endlich, den die südliche Linie für die Steinbrüche im Zeisigwalde bei Chemnitz haben könnte, dürfte zweifelhaft sein. Der dort gebrochene Stein verträgt, da er grün verfahren wird, wenig beim Transport, namentlich würde das mehrmalige Umladen vom Bruch zur Eisenbahn und von derselben zum Bauplatz die Werkstücken oft beschädigen, abgesehen daß durch dieses Umladen die Spesen sich mehren und den Transport vertheuern würden. Für den weitern Transport aber besitzt dieses Baumaterial nicht genug hervorstechende Eigenschaften, um gleich anderem die Preiserhöhung durch die Transportkosten aufzuwiegen. —

So viel darf daher im Interesse dieser Städte nicht unbemerkt

bleiben, daß sie sich vollständig berechtigt halten, ihre Bedeutung nicht unterschätzt zu sehen und daß sie vor Fällung eines Urtheils erwarten müssen, daß vor Allem unter Benutzung alles statistischen Materials genau erwogen werde, in wieweit ihre Industrie nicht im Stande sein sollte, der Eisenbahn dieselbe, wo nicht eine größere Rente zu bieten, welche die Fabrikanlagen längs des letzten Theils der südlichen Linie zu gewähren im Stande sind.

Wir kommen noch auf einige andere Ansichten, welche der westlichen Linie in der Presse noch neuerdings entgegengetreten sind und zwar mit einer Bestimmtheit, welche Beachtung verdienen könnte, wenn sie besser motivirt wäre.

Man sagt: Eisenbahnlinien lassen sich nicht mit dem Lineal machen.

Dieß ist so wahr, daß man wünschen möchte, diese Wahrheit wäre schon bei Erbauung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn erkannt gewesen. Allein dennoch ist diese Wahrheit nur **cum grano salis** zu verstehen. Es fragt sich, um welche Eisenbahnen es sich handelt? Den Binnenverkehr dem Eisenbahnnetz zuzuführen, vermag man mit dem Lineale nicht. Die vielseitigen Interessen bedingen auch Vielseitigkeit der Bahnrichtungen.

Aber wo es sich um Herstellung der Verbindung zwischen zwei Endpuncten handelt, um eine große, internationale Eisenstraße auf dem kürzesten Wege zu vervollständigen; wo es sich darum handelt, durch diese Eisenstraße, als den kürzesten Weg, dem Vaterlande den großen Verkehrszug zuzuwenden; wo es sich darum handelt, dem Weltverkehr zu dienen, der sich Umwege auf Eisenbahnen nicht mehr gefallen lassen mag; da allerdings ist es durch die Verhältnisse geboten, wenn auch nicht mit dem Lineal zu bauen, aber doch im Ganzen so viel immer möglich der großen Verkehrsrichtung treu zu bleiben und diese deutet hier von Osten nach Westen, da man nun einmal von Freiberg nach Chemnitz baut und nicht umgekehrt. Im Uebrigen ist auch die westliche Linie nichts weniger als mit dem Lineal in der Hand gemacht, wie der einfache Augenschein lehrt.

Die Berücksichtigung des stiefmütterlich behandelten oberen Erzgebirges ist deswegen noch keine Unmöglichkeit. Erkennt doch Oberberghauptmann Freiherr v. Beust selbst an, daß, um sein Project dem Obererzgebirge recht nutzbar zu machen, es erst noch mehrerer Zweigbahnen bedürfen werde! Kann da auf die kurze Strecke Zweigbahn mehr oder weniger etwas ankommen, die zwischen Freiberg und Großhartmannsdorf inneliegt?

Und wenn ferner namentlich der dereinstige Anschluß an die Schwarzenberger Bahn den hohen Werth der südlichen Linie unterstützen soll, ist dann nicht folgerichtig eine selbstständige Linie Schwarzenberg-Freiberg eine ganz gerechte Forderung, welche mit der großen Verbindung des Ostens und Westens nicht im Zusammenhange steht und füglich neben ihr Existenzberechtigung hat? Oder soll für alle Zeit mit Vollendung der Freiberg-Chemnitzer Bahn der Bau von Eisenbahnen in Sachsen überhaupt vollendet sein? Soll damit jede weitere Forderung auf einmal abgeschnitten sein?

Ganz eigenthümlich macht sich der Einwand, daß die westliche Linie Gegenden berühre, welche schon durch eine Bahn bevorzugt seien!

In der That, wer da sich zu behaupten getraut, die Fabrikstädte Frankenberg und Haynichen seien durch eine Eisenbahn bevorzugt, von der sie Stunden weit entfernt liegen, der muß entweder den Eisenbahnverkehr mit besonderen Augen anschauen, oder seine Meinung aufgestellt haben, ohne auch nur im Geringsten die Verhältnisse zu kennen. Jene Städte fühlen im Gegentheil alle nachtheiligen Folgen der Concurrenz, welche die Eisenbahn begünstigt, ohne den Nutzen der letztern ausbeuten zu können. Oder ist es etwa eine Ausbeutung dieses Nutzens, wenn nach vierjähriger Dauer des Verkehrs mit einer Eisenbahn es einer Fabrikstadt noch nicht einmal gelungen ist, eine völlige fertige Verbindungschaussée bis zur Eisenbahn zu erhalten, wie dieß z. B. mit Frankenberg und der Station Oberlichtenau der Fall ist, wohin die Güterzu- und Abfuhr heute noch zum Theil auf einem oft grundlosen Dorf-

wege bewirkt werden muß? Oder ist es etwa eine Bevorzügung durch eine nahe Eisenbahn, wenn der Verkehr auf der Achse in vielen Verhältnissen billiger sich gestaltet, als die Benutzung der Eisenbahn, welche wegen ihrer Spesen und der Kosten der stundenweiten Güterabfuhr mit Vortheil gar nicht benutzt werden kann? Oder ist es eine Bevorzugung durch eine Eisenbahn, wenn es vortheilhafter ist, anstatt diese Eisenbahn zu benutzen, die Güter per Achse auf die Leipziger Messe zu schaffen, weil sie zwar nur ebenso billig, aber doch eher, an Ort und Stelle kommen! Oder ist es etwa eine Bevorzugung, wenn der auf der Eisenbahnstation ankommende Reisende dort nicht einmal immer Postverbindung findet, sondern gerade bei den Abendzügen sich mit seinem Gepäck darauf angewiesen findet, einige Stunden, nach Befinden eine Nacht und einen Vormittag zu warten, bis wieder eine Post ankommt?

Diese Bevorzugung verdanken Haynichen und Frankenberg dem jetzt abermals ihnen abholden Chemnitz, das einstmal sich zu hoch stellte, um bemerken zu können, daß das Heil nicht allein in ihm sei, und das lieber Millionen an luxuriöse Bauten wegwarf, ehe es daran gedacht hätte, einen zweckmäßigeren Tract der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn zu wählen, obschon es an Warnungen, selbst in der letzten Stunde noch, nicht gefehlt hat.

Und jetzt sind es abermals Stimmen aus Chemnitz, die eine derartige angebliche Bevorzugung predigen, und, um das stiefmütterlich behandelte Obererzgebirge zu bevorzugen, plötzlich glauben machen wollen, Haynichen und Frankenberg seien ja bevorzugte Lieblingskinder von Chemnitz gewesen von jeher!

Es gehört die ganze Geduld dazu, deren das Druckpapier fähig ist, um eine solche Behauptung darauf hinstellen zu können.

Endlich hat man den Versuch gemacht, die südliche Linie dadurch in Vortheil zu stellen, daß man „aus sichersten Quellen" mittheilt, daß erhobene Ermittelungen die außerordentliche Bedeutung des Verkehrs auf der südlichen Linie in's rechte Licht gestellt und die Rentabilität der südlichen Linie bestimmt verbürgt hätten.

Hiergegen könnte man nun einhalten, daß solche Mittheilungen aus sicherster Quelle ohne Zahlen eben nichts beweisen.

Es mag aber im Interesse der westlichen Linie der Beweis geführt werden, daß auch sie vollkommen rentabel sein wird.

Krausch berechnet (184$\frac{8}{9}$):

14000 Ctr. Fabrikate von Haynichen und Frankenberg nach Freiberg,

46000 Ctr. Fabrikate von dort und Freiberg und Chemnitz,

500000 Ctr. Steinkohlen zwischen Freiberg, Haynichen und Frankenberg und setzt im Uebrigen den Freiberg-Chemnitzer Verkehr mit einer Ziffer an, welche gewiß zu niedrig ist.

Mit diesen Anschlägen schon gelangt Krausch zur vollständigen genügenden Rentabilität der westlichen Linie.

Man hat aber, um ganz sicher zu gehen, in neuester Zeit durch specielle Ermittelungen den Güterverkehr der Städte Haynichen und Frankenberg gemessen und es ist dabei, — wir versichern dieß auch aus sicherster Quelle, — mit allseitiger Genauigkeit verfahren worden.

Hierbei hat sich nun ergeben, daß die Annahme von Krausch weit hinter der Wirklichkeit zurückbleiben wird.

Es beträgt nach mäßigen Anschlägen in

Haynichen

die Einfuhr an Rohstoffen und Waaren:

67500 Centner (19000 Ctr. Schafwolle,
12600 „ Baumwolle,
16100 „ Colonialwaaren ꝛc.,
10000 „ Felle, Leder, Metalle,
9800 „ Farbewaaren ꝛc.)
70000—90000 Scheffel Steinkohlen,
15000 Centner Getraide und Mehl,

152500 Centner Sa.,

die Ausfuhr mindestens:

12000 Centner wollne und baumwollne Waaren,
7000 = Schafwolle,
8000 = baumwollne Garne,
2000 = Leder, Wolle und Lederabgänge ꝛc.

29000 Centner.

In

Frankenberg

hat man veranschlagt:

15000 Centner Ein- und Ausfuhr von Manufacturwaaren,
10000—12000 Centner Ein- und Ausfuhr von Weberwaaren,
18000 Centner dergl. von Kattunen und Garnen,
5000 = dergl. Farbewaaren u. dergl.,
20000 = dergl. Colonialwaaren ꝛc.,
90000 Scheffel Steinkohlen-Einfuhr,
75000 Centner Getraide in die Mühlen zu Sachsenburg und Gunnersdorf.

Hierbei ist auf die Spinnereien in der Umgegend noch keine Rücksicht genommen worden, ebensowenig ist der nahe Bergbau bei Schönborn in Anschlag gekommen, dem Oberberghauptmann Fr. v. Beust selbst eine beachtenswerthe Zukunft zugesteht.

Somit steht die Rentabilität der westlichen Linie an sich der südlichen gewiß nicht nach und es darf diese daher nicht mehr als Gleichberechtigung, auf keinen Fall aber Bevorzugung beanspruchen, namentlich wenn es auch noch darauf ankommt, die Freiberg-Chemnitzer Bahn nicht als eine rein vaterländische, sondern als Verbindungsglied eines großen, deutschen Schienenwegs von Osten nach Westen zu betrachten.

Die angebliche überwiegende Kostspieligkeit der Hochbauten auf der westlichen Linie bedarf keines Wortes der Widerlegung, denn die südliche Linie hat nach den eigenen Angaben ihrer Vertheidiger gleich hohe (und fast noch längere) Hochbauten auszuführen.

Ebensowenig bedarf es eines weitern Wortes der Widerlegung,

wenn Stimmen in öffentlichen Blättern der südlichen Linie „geringe Steigung in langgestreckten Thälern" zuschreiben. Steigungen von 1: 70 und 1: 80 (dem Maximum nahe kommend) auf der Hälfte der Bahn sind keine geringen und dargethanermaßen auf der westlichen Linie in dieser Ausdehnung gar nicht vorhanden. Man muß sich in der That wundern, wie derartige Behauptungen gewagt werden, da ein einziger Blick auf das Nivellement, das dem v. Beust'schen Schriftchen beigegeben ist, hinreicht, diese Phrase als völlig ungerechtfertigt zu erweisen.

Die Schluß-Entscheidung nun, welche der beiden Linien die zweckmäßigere sei, ruht in der Hand der höchsten Behörden. Wir sind von der Gerechtigkeit derselben überzeugt, daß sie nur dem überwiegenden Interesse sich zuneigen werde, und glauben noch keineswegs, daß, wie vor wenigen Tagen bereits Stimmen aus Chemnitz in öffentlichen Blättern frohlockten, die Aussichten für die westliche Linie sehr gering seien und die Interessenten der südlichen Linie getrost, ja zuversichtlich einer für sie nur günstigen Entscheidung durch die höchsten Behörden entgegensehen können.

Nach unseren Mittheilungen aus sicherster Quelle haben die höchsten Behörden vor allen Dingen noch Herbeischaffung und Vervollständigung der Unterlagen und genaue technische Vorarbeiten*) erheischt, bevor eine Concession zu Herstellung der Eisenbahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz durch eine zu bildende Actiengesellschaft ertheilt werden könne. Wenn diese Bedingungen seiner Zeit zur Erfüllung gebracht sein werden, dann wird die hohe Staatsregierung gewiß, bevor sie den entscheidenden Schritt thut, nicht unterlassen, die genaueste Erwägung eintreten zu lassen und von dieser Erwägung läßt sich nur Unpartheilichkeit und hohe Einsicht voraussehen, welcher es zwar gleichgilt, ob einzelne Interessen besser vertreten sind als andre, dagegen aber nimmermehr

*) Soeben geht uns die Nachricht zu, daß eine nochmalige technische Bearbeitung und Nivellirung beider Linien ehestens in Angriff genommen werden wird, weshalb die betreffenden Grundbesitzer angewiesen werden, den Technikern kein Hinderniß in den Weg zu legen.

gleichgültig sein kann, ob sie mit einem Federstriche einem dicht bevölkerten Fabrikdistricte seine Existenz nimmt.

Dieser wohlwollenden, unpartheiischen und einsichtsvollen Erwägung sei denn hiermit die westliche Linie warm empfohlen im Interesse aller Betheiligten, welche zuversichtlich hoffen, daß die Staatsregierung auch hier, wie anderwärts, das Rechte zu treffen und das wahre Wohl des Landes zu wahren wissen werde.