

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 171.

Sonntag, den 20. Juni.

1841.

Fragen*).

Der Zeitpunkt, da die sächsisch-bayerische Eisenbahn über Hof ins Leben treten soll, ist gekommen. Es treten damit die Fragen: was haben wir in Leipzig, was die Staaten, welche dadurch in Verbindung gebracht werden, und was hat die Welt davon zu erwarten? wiederum in den Vordergrund! Dieses alles steht in Verbindung mit dem Vortheile der Actionairs. Denn was nicht rentirt, oder gar Schaden befürchten läßt, das wird nicht gut geheissen. Bei den Actionairs ist wieder zu unterscheiden zwischen den Actionairs der Hofener Eisenbahn, und den bei andern Unternehmungen Betheiligten, welche die erstern zu ihren besondern Zwecken zu benutzen hoffen. Für Alle endlich ist auch die Natur und das, was diese hergiebt oder versagt, in Anschlag zu bringen. Hierüber lassen sich denn verschiedene Betrachtungen anstellen, deren einigen in diesen Spalten der Raum gegönnt worden. Es ist schon früher bemerkbar gemacht, welcher unermessliche Umfang dem Unternehmen vorbehalten ist, welches sich es zur Aufgabe gemacht hat, den Süden von Deutschland (und Europa) mit dem Norden in Verbindung zu bringen und dabei auch den Osten wie den Westen mit heran zu ziehen. Unserm Leipzig würde dann das besondere Glück zu Theil, mittels der Magdeburger Eisenbahn, deren Fortsetzung vor der Hand in der Elbschiffahrt schon besteht, die Vermittlerin der Geschäfte zwischen vier Himmelsgegenden zu werden.

Noch mehr Gewicht würde dieses erhalten, wenn — was unfehlbar zu erwarten — die Frankfurt-Thüringer Eisenbahn hier sich anschließen sollte.

Diesem großartigen Unternehmen stehen, bei den Wünschen des Publicums, auch noch die partiellen Erfahrungen seiner Vorgänger zur Seite. Daß diese nicht fruchtlos vorüber gegangen sind; dieß haben wir schon in der vorläufigen Absteckung der Bahnlinie, besonders in ihrer Leitung um die Deficien von Altenburg und andere zu gewahren Gelegenheit gehabt. Keine kostspielige Ueberbrückungen, kein Damm über Moorland, keine Durchstiche, keine Tunnel, welche Millionen gekostet haben, sind angewendet worden. So dürfen wir denn auch erwarten, daß die von Manchen für hier in Antrag gebrachte Leitung vom Dorfe Löbnitz nach Reudnitz und über das Riechschken-Thal — oder durch das Johannisthal — zu dem Zwecke, um anstatt beim Windmühlenthore dafür beim Halle'schen Thore auszumünden, als gemeinschäd-

lich für das Publicum wie für die Actionaire der sächsisch-bayerischen Eisenbahn, nicht den Beifall der letztern erhalten werde. Daß der bereits abgesteckte Platz vor dem Windmühlenthore, wegen seines Umfanges und weil er für jede bevorstehende Ausdehnung, ohne welche dieses großartige Institut nicht bestehen kann — geeignet, der einzig vortheilhafte ist, — dieß ist bereits zur Genüge gezeigt worden.

Zwar könnte es möglich sein, daß die Verlegung der bayerischen Bahn ans Halle'sche Thor für die Betheiligten anderer Unternehmungen nicht ungelegen wäre. Für die Actionaire der sächsisch-bayerischen Bahn ist solches gewiß nicht der Fall.

Zunächst würde eine solche Verlegung der Bahn über die genannten Dörfer, da wo man den gelegenen Platz näher haben kann, mit dem Besetze in Collision kommen. Daß von den Ständen genehmigte Expropriationsgesetz verpflichtet die Unterthanen nicht willkürlich zum Abgeben ihrer Grundstücke, sondern bloß in der nächsten geraden Linie, also nicht auf einem stundenlangen Umwege durch die üppigste Pflanzung, durch Häuser und Dörfer. Die Bahn nach und über Reudnitz, durch das Riechschken- und Parthen-Thal, zum Halle'schen Thore aber kann, wenn sie nicht durch Häuser und Gärten des neuen Anbaues und durch die beim Kuchengarten unmittelbar damit zusammenhängenden Dörfer, Reudnitz, Volkmarzdorf, Anger, Sellenhausen, Crottendorf und andere, gehen soll, nur auf weitem Umwege über das Riechschken-Thal gelangen, und zwar auf einer Stelle, wo jenseits nun die Berge angehen, was bei der Ausmündung am Windmühlenthore alles wegfällt. Anders kann man nicht zur Dresdner Bahn gelangen, — und gesehten Falls sogar, es fände sich in der so kostspieligen Verlegung der sächsisch-bayerischen Bahn ein momentaner Stützpunkt für die Actionaire der Dresdner Bahn, so würde für die letztere alsdann wiederum der Anschluß der projectirten Lausiger, so wie der Prager Bahn, um so schwieriger. Denn alsdann würde der auch ihnen benöthigte Raum und die Gelegenheit zur weiteren Ausdehnung, so wie zur freien Unterhandlung beim Abchlusse beschränkt sein.

Hierzu kommen noch eine Menge Nachtheile, welche von der Einzwängung des sächsisch-bayerischen Bahnhofes zwischen die beiden bereits bestehenden Bahnhöfe auf einer Strecke von höchstens 300 Schritten nach der Stadt zu — unzertrennlich sind. Da der ursprüngliche Raum schon für die bestehenden 2 Bahnen, wie die Erfahrung bewiesen, nicht zugereicht hat — so daß bereits neue Ankäufe erforderlich gewesen sind, — so wird es unbegreiflich, wie die Ausmündung und der Hof für

*) Der Einsender bat um Aufnahme, da am 22. Juni die betreffende erste Generalversammlung gehalten wird.