

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 27.

Montag, den 27. Januar.

1845.

Leipzig. (Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.\*)

Audiat et altera pars.

Vor nicht langer Zeit soll hier zwischen dem Directorium der Chemnitz-Riesaer und Anhalt-Berliner Eisenbahngesellschaft eine Conferenz stattgefunden haben, bei welcher man von Seiten dieser eine Abänderung des Bauplanes von Chemnitz nach Riesa dahin zu erlangen hoffte, daß man von Chemnitz nach Dahlen baue, indem man zugleich eröffnete, daß die Anhalt-Berliner Gesellschaft eine Zweigbahn von Jüterbog über Torgau nach Dahlen zu legen beabsichtigte. Das Anhalt-Berliner Directorium stellte deshalb auf jener Conferenz einen ernstlichen und kräftigen Antrag an jenes; allein das Chemnitzer Directorium war nicht geneigt, auf diese Proposition eingehen zu können, weil der Tract von Chemnitz nach Riesa schon die Concession der hohen Staatsregierung habe, weil alle Actionäre mit der gedachten Linie einverstanden wären und für den Bau derselben schon gezahlt hätten, so wie endlich weil man darauf sein Absehen hauptsächlich gerichtet habe, mit der Elbe in Verbindung zu kommen.

Obgleich nun jene Gesellschaft — die Chemnitz-Riesaer — hierin ihre guten Gründe hat, so halten wir es im Interesse dieser doch für nicht überflüssig, hier Folgendes zu erwägen und damit jenen Gründen ein bedeutendes Gegengewicht zu bieten, zumal da es scheint, als habe man sich mit jenen Gründen bloß ein sanftes Kissen gebettet, um darauf zu ruhen, statt in Erwägung jener Proposition und durch schärfere Orientirung für ein höchst wichtiges Unternehmen noch weiter thätig zu sein.

Es ist wahr, es scheint der Sache der Chemnitzer allerdings mehr zu schaden, als zu nützen, wenn man in dem Augenblicke da der erste Spatenstich geschehen soll, sich bedenken und ändern soll, zumal da man sich von je für den genehmigten Tract erklärt hat; und wenn es immer hieß: „Chemnitz-Riesa“ und „Berlin-Jüterbog-Riesa“, so gab es in den Bergen unseres sächsischen Hochlandes einen guten Klang und Wiederhall. Wenn sich aber jetzt die preussische Staatsregierung für die unmittelbare Berührung Torgau's ausspricht und wenn man trotz aller Abwehr Seitens der Chemnitzer jenseits sich doch noch für den Bau nach Dahlen entscheiden sollte: so fragt es sich sehr, ob es nicht gerathen wäre, das neueste Project, nämlich „Chemnitz-Dahlen“, etwas näher ins Auge zu fassen, ohne darüber den Spaten wieder hinter den Schrein zu stellen, und jeden Angriff vor der Hand nur von Chemnitz aus geschehen zu lassen. Denn

1) muß der Bau nach Dahlen ein leichterer sein, indem

\*) Aus Nr. 4 der Sonne.

namentlich von der Mulde aus ein günstigeres Terrain vorliegt und auch die Linie von diesem Punkte ab circa um eine Meile sich verkürzt.

2) Die Städte Leisnig und Döbeln und namentlich der letztere Ort treten dann in unmittelbare Verbindung mit der Bahn, was besonders wegen Leisnig, als eines Hauptgetreideplatzes, schon an sich nicht unwichtig ist, was aber dadurch noch wichtiger wird, daß alsdann dieser Platz mit dem zweiten Hauptgetreideplatz, nämlich mit Torgau, in unmittelbarem Wechselverkehr tritt.

3) muß Chemnitz auf Dahlen einen höheren Personen- und Frachtverkehr finden, als auf Riesa, da Chemnitz, Döbeln, Leisnig mit Leipzig in bequemere und nähere Verbindung treten, ein Umstand, welcher hauptsächlich in Betreff Leipzigs, als des Haupthandelsplatzes, wohl zu berücksichtigen ist, wogegen durch den Tract auf Riesa Leisnig für den Verkehr nach Leipzig ganz verloren geht, auch Döbeln seine Güter, wie bisher, auf der Achse beziehen muß, da dessen Transport immer billiger bleibt, als auf der Bahn über Riesa nach Leipzig. Was die Verbindung mit Leipzig über Riesa anlangt, so wissen die Chemnitzer selbst, was in Zukunft von demselben zu halten sein wird, da man bis Altenburg schnell und oft kommt. Ein Personenverkehr nach Dresden von Chemnitz aus wird nicht erzielt werden, da sich wohl behaupten läßt, daß durch leichtere Einrichtung von Fahrgelegenheiten über Freiberg billiger und nicht weniger schnell zu reisen sein wird, als über Riesa.

4) Bei dem Bau von Chemnitz nach Dahlen wird es unausbleiblich aus den Kalkbrüchen nach Dahlen und Torgau und weiter viel mehr Verladung und Transport geben, der jetzt nicht zu berechnen ist, da für den Boden von Dahlen, Schildau, Torgau, Belgern unbedingt die Kalkdüngung die beste ist und dieselbe in weit größere Anwendung kommen würde, wenn der Transport billiger und bequemer wäre.

5) würde diese Bahnrichtung einen höheren Transport von Bausteinen aus Chemnitz gewinnen, den Riesa, weil es Pirna näher ist, nicht verspricht, der aber über Dahlen, wodurch dann Leipzig mit Chemnitz näher tritt, als mit Pirna, nicht unbedeutend sein würde.

6) Der Frachtverkehr von Torgau nach dem Gebirge, welcher zwar von Riesa aus auch stattfindet, würde gewinnen, weil

a) jeder Centner, wenn solcher in Torgau ausgeladen wird, 4 Rgr. 5 Pf. Elbzölle weniger, als in Riesa kostet;\*)

\*) Hier ist von Gütern die Rede, welche von Hamburg, Magdeburg, überhaupt auf der Elbe kommen. Der Eins.