

Petition

für Erbauung einer directen Eisenbahn
zwischen Chemnitz und Leipzig, über Wittgens-
dorf, Burgstädt, Lunzenau-Göhren, Geithain,
Lausigk und Liebertwolkwitz mit Verbindungs-
bahn Rochlitz, Colditz, Großsermuth.

Stadtbücherei Chemnitz
Studienbücherei

2H792

1868

Druck von Bruno Heinke in Colditz.

2H

792

Buchtitel

Die Kunst des Buchens
von
Johann Baptist
Kunze
1784

An die

Hohe Stände-Versammlung

des Königreichs Sachsen

zu Dresden.

An die

Hohe Landesherren

des Königreichs Sachsen

in Dresden

Für die

Erklärung

der

Verfassung

des

Königreichs

Sachsen

am

1. März 1831

Nachdem die ergebenst unterzeichneten Bevollmächtigten des Centralcomités für eine directe Eisenbahn zwischen Chemnitz und Leipzig zu Burgstädt in der Societé zu Brüssel eine anerkannt solide Gesellschaft gefunden hatten, welche ihnen für Ausführung des gedachten Projectes volle Garantie bot, richteten die ergebenst Unterzeichneten an die Hohe Ständeversammlung am 4. Mai 1867 die gehorsamste Bitte:

Die Hohe Ständeversammlung wolle die Hohe Staatsregierung ermächtigen, einer Privatgesellschaft zum Baue und Betriebe einer directen Eisenbahn zwischen Chemnitz und Leipzig über Wittgensdorf, Burgstädt, Göhren = Lunzenau, Geithain, Lausitz und Liebertswolkwitz, mit Flügelbahn Limbach und Verbindungsbahn Rochlitz = Colditz = Großfermuth Concession zu erteilen und das erforderliche Expropriationsgesetz zu erlassen.

Von der Hohen zweiten Kammer wurde darauf beschlossen:

Die Petition des Dr. Hahn und Genossen bis zum Wiederzusammentritt des jetzt zu vertagenden Landtages zu affirmiren und der Wunsch ausgesprochen, daß die Hohe Staatsregierung bei den anzustellenden Erörterungen und dem auf solche zu basirenden Plane auch auf eine directe Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig Rücksicht nehmen möge.

Inzwischen sind nun im Auftrage der Hohen Staatsregierung für eine Linie zwischen Chemnitz und Leipzig nach verschiedenen Richtungen Vermessungen ausgeführt worden und die seit Jahren der Entscheidung harrende Angelegenheit dürfte nunmehr wohl zum Segen für die anwohnende Bevölkerung auf dem gegenwärtigen Landtage ihre endliche Erledigung finden, was bei der immer weiter um sich greifenden Arbeitslosigkeit als dringendes, unabweisbares Bedürfnis erscheint.

Deshalb erlauben sich die ergebenst Unterzeichneten, im Anschluß an ihre Petition vom 4. Mai vorigen Jahres, für das von ihnen vertretene Project einer directen Linie zwischen Chemnitz und Leipzig, über Wittgensdorf, Burgstädt, Lunzenau = Göhren, Geithain, Lausitz, Liebertswolkwitz, mit Abzweigung Rochlitz, Colditz, Großfermuth, wiederholt bittend an die Hohe Ständeversammlung zu wenden.

Bei der von uns aufgestellten directen Linie, welche wir laut Beilagen von einem bewährten Ingenieur, Herrn Finanzvermessungsconducteur Paul, haben vermessen und veranschlagen lassen, handelt es sich nicht allein darum, die beiden wichtigsten Handels- und Industriestädte Sachsens, die sich schon jetzt im directen Verkehre jährlich ungefähr 20,000 Personen und 500,000 Centner Güter zugesendet haben,

einander um $\frac{1}{3}$ näher zu bringen als bisher, sondern vor Allem das Verbindungsglied der großen internationalen Linie Hamburg-Triest zu seiner Vollendung zu bringen, durch welche unserm Vaterlande der unendliche Vortheil werden würde, daß ein ganz enormer Personen- und Güterverkehr aus dem Norden und Süden Europas mitten durch das Herz desselben geführt werden muß.

Und wenn man derzeit allerwärts darauf bedacht ist bei Anlegung von großen Routen direct zu bauen und bei anders angelegten Bahnen sogar, um Umwege abzuschneiden, directe Concurrerzbahnen zur Ausführung bringt, so läßt sich wohl erwarten, daß das industrielle Sachsen, um seiner Industrie willen, auch hierin bei Ausführung neuer Bahnen nicht länger zurück bleiben kann und darf. — Durch unser Project wird den internationalen wie den strategischen Anforderungen vollständig Rechnung getragen. Wir erlauben uns in dieser Beziehung auf die von G. Dörfling erschienene Proschüre: „Einige Worte über das Eisenbahnwesen in Sachsen,“ hinzuweisen.

Das Project **Chemnitz-Burgstädt-Leipzig** hat aber nicht allein den Vorzug, daß es, wie aus beigehefteter Karte ersichtlich, zweifellos technisch die entschieden directe Linie ist, sondern auch in volkswirthschaftlicher Hinsicht die meisten Interessen befriedigt.

Das beinahe 60 Quadratmeilen große, von der Sächsisch-Bayrischen, Niedererzgebirgischen und Leipzig-Dresdner Eisenbahn gebildete Viereck wird von derselben mitten durchschnitten und dadurch diesem großen fruchtbaren Landestheile der unberechenbare Vortheil des Eisenbahnverkehrs zugewendet.

Besonders spricht für die Linie **Wittgensdorf-Burgstädt**, daß sich dieselbe von ihrem Ausgangspuncte in Chemnitz ab in eine Gegend wendet, die allen bestehenden Bahnen fern liegt.

Limbach hat kaum eine Stunde nach Wüstenbrand und Grüna an die westliche Staatsbahn, während unsere Linie schon bei Burgstädt drei Stunden von derselben entfernt ist und dadurch gerade in dem obern Theile, längs des Chemnitzthales, einen Landstrich dem Bahnverkehre eröffnet, welcher demselben für alle Zeiten verschlossen bleibt, wenn die Linie Limbach-Penig zur Ausführung kommt.

Eine vollständige Verarmung unsrer so strebsamen industriereichen Gegend ist die natürliche Folge.

Alle Zwischenorte, welche von der directen Chemnitz-Leipziger Linie über Wittgensdorf, Burgstädt u. berührt werden, sowie das fabrikreiche Chemnitzthal, liegen zur Zeit fern von jeder Bahn und hier sind erhebliche national-öconomische Ziele durch die neue Linie zu erreichen.

Hier sind nur allein in allernächster Nähe ihrer Haltestellen und Bahnhöfe **Wittgensdorf, Burgstädt, Lunzenau, Geithain, Lausigk, Liebertswolkwitz, Rochlitz und Colditz**, außer Leipzig mit 94000 und Chemnitz mit 58000 Einwohnern, 176 Ortschaften mit mindestens 273390 Einwohnern, sowie eine Menge der angesehensten Herrschaften und Rittergüter, wie aus der Karte zu ersehen ist — welche alle mit Sehnsucht darauf warten, ähnlicher Vortheile theilhaftig zu werden, wie solche die Anwohner anderer Bahnen schon lange genießen.

Längs des Chemnitzthales, dicht an unsrer projectirten Linie, befinden sich außer Burgstädt, Wittgensdorf, Hartmannsdorf, Clausnitz, Markersdorf, Taura, Lunzenau u. zahlreiche industrielle Etablissements, Spinnereien, amerikanische Mühlen u., für welche behufs der nöthigen Erleichterung des Betriebes, des Absatzes und eines noch schwinghafteren Aufblühens die Nähe eines Schienenweges zur Lebensfrage geworden ist.

Aus der beigegebenen Denkschrift von Dr. Hahn über

die Industrie der Gegend von Chemnitz über Wittgensdorf und Burgstädt bis zur Mulde,

welche wir gütiger Würdigung empfehlen, ist ersichtlich, daß an dieser kurzen Strecke, bis auf etwa eine halbe Stunde von der projectirten Linie, 40 Ortschaften mit 40326 Einwohnern und 42 industrielle Etablissements liegen, welche einen Frachtumsatz von

2,363,290 Centnern

ergeben.

Wer die Consumtion und Production des Chemnitzthales kennt wird zugestehen müssen, daß schon dieses allein mit seiner Industrie die Gegend von Limbach bis Penig volkwirtschaftlich überwiegt.

Wenn nun aber durch die directe Linie in dem Theile von Chemnitz bis zur Mulde außerdem die gewerbthätige Stadt Burgstädt mit 1500 Webern, und Lunzenau mit 1000 Webern, die Industrieorte Wittgensdorf, Hartmannsdorf, Clausnitz, Markersdorf, Taura, Göppersdorf, Wechselburg und eine ganze Kette anderer vorherrschend industrieller Ortschaften, wie aus der Industriekarte der Denkschrift zu ersehen ist, in das Bahnnetz gebracht werden, so wird man eben zugestehen müssen, daß die Gegend von Chemnitz über Wittgensdorf und Burgstädt bis zur Mulde volkwirtschaftlich viel bedeutender ist, als die concurrirende Trace über Limbach-Penig. Die Strumpfindustrie hat zudem die Eigenthümlichkeit, daß die Factore ihre Waaren zu Markte fahren und es wird demnach auch nach Vollendung der Bahn von den umliegenden Orten mit Chemnitz zur Vermittelung des Geschäfts der Verkehr mit eignem Geschirr bleiben müssen.

In dem von unserm Project berührten Landestheile gilt es nicht der Befriedigung eines bloßen Wunsches, sondern die industrielle Regsamkeit und Rührigkeit der Bevölkerung einer ganzen Gegend zu unterstützen oder sie durch Befragung dieses Lebensbedürfnisses dem Verfall Preis zu geben.

Wir glauben hier uns eines Weiteren über die industrielle Bedeutung der Gegend von Burgstädt und Wittgensdorf enthalten zu können, da die beigelegte Denkschrift sich ausführlich darüber verbreitet.

Für unsern Tract längs des Chemnitzthales sprechen weiter die

Markersdorfer Granitbrüche,

woher schon jetzt Quadern zum Brückenbau, Trottoirs und Werkstücken aller Art in solcher Masse geliefert werden, daß im letzten Jahre gegen 300,000 Centner verfrachtet wurden.

Durch die Nähe der Bahn würde sich der Absatz ganz enorm erhöhen.

Dasselbe gilt vor Allem von den eine halbe Stunde von der Haltestelle „grüne Tanne,“ dem Kreuzungspuncte der Bahn mit der Rochlitz-Waldenburger Chaussee, gelegenen

Rochlitzer Sandsteinbrüchen.

Schon jetzt haben diese Brüchen in Summa jährlich über 2000000 Centner rohe und bearbeitete Steine geliefert.

Nach Herstellung der Bahn dürfte sich durch den erleichterten Absatz die Summe leicht um das Dreifache erhöhen, zumal dieser vortreffliche Stein im Bruche selbst bedeutend billiger ist, als der geringere Wiesauer Sandstein.

In der Nähe des Rochlitzer Berges bei Marsdorf zweigt die in das Project aufgenommene Verbindungsbahn über Rochlitz-Colditz-Großfermuth zum Anschluß an die Leipzig-Döbelner Linie ab, an welcher außer den beiden genannten bahnbedürftigen Städten 56 Ortschaften mit 21470 Einwohnern liegen.

Der Frachtverkehr von Rochlitz und den in den nahen Dörfern Methau, Zettlitz und Penna befindlichen Schieferbrüchen beträgt jährlich

1,161000 Centner.

Die postalische Frequenz von Rochlitz zählt im letzten Jahre allein

113,659 abgehende Stück.

Gleiche Bedeutung hat die Stadt Colditz mit ihrer reichen Umgegend für den Verkehr der zu hoffenden Bahn.

Nach gewissenhafter Aufstellung beläuft sich der Frachtverkehr der Stadt Colditz mit ihren Steingutfabriken, der dortigen Mühle und der Versorgungsanstalt mit 850 Bewohnern, den Mühlen zu Lastau und Podelwitz, den Braunkohlenwerken Scoplau, Podelwitz und Commichau nebst den abgehenden Nutz- und Brennholzern aus den königlichen Forsten

835,800 Centner.

Die Steinkohle findet wegen des mangelnden Schienenwegs in der Gegend von Rochlitz und Colditz bei dem dadurch bedingten hohen Preise nur noch wenig Verwendung.

Nach Vollendung unserer projectirten Verbindungsbahn würde aber auch für die allenthalben unentbehrliche Kohle eine neue Abzugsquelle eröffnet werden und dieselbe sicher auch in diesem Districte in Massen zur Verwerthung kommen.

Berfolgen wir die Richtung der directen Chemnitz - Leipziger Linie weiter, so berührt dieselbe von Marsdorf ab zunächst

Geithain

und die in der Nähe befindlichen Kalklager.

In Geithain und Tautenhain bestehen 53 Kessel, in welchen in dem Betriebsjahre 1862 nicht weniger als 2932 Ruthen Kalksteine, in Laufitz und nächster Umgegend 41 Kessel, in welchen in demselben Betriebsjahre 1583 Ruthen Kalksteine gebrannt worden sind.

Der Geithainer Kalk ist einer der trefflichsten Sachsens und wird der aus ihm gebrannte Kalk nicht nur innerhalb des Landes verbraucht, sondern auch nach Preußen in die Gegend von Delitzsch, Eilenburg u. versendet.

Mit Sicherheit ist darauf zu rechnen, daß sich durch die Bahn die Zahl der Kalköfen vermehren und der Abzug des Kalkes ein sehr bedeutender werden wird.

Weiter ist als Hauptproduct der Bahnumgegend noch die

Lausiger Braunkohle

zu erwähnen. Nach sorgfältiger Feststellung wurden vom 1. October 1862 bis dahin 1863 in den dortigen Braunkohlenwerken 22,500 Scheffel Stück- und Knorpelkohle und außerdem so viel klare Kohle gefördert, daß daraus gegen 39,500,000 einfache Braunkohlenziegel gestrichen wurden.

Davon hat man gegen 22,000,000 Stück, im Gewicht von 660,000 Centnern, in die Geithainer Kalköfen transportirt, ungefähr 5,500,000 Stück, im Gewicht von 165,000 Centnern, sowie die gedachten 22,500 Scheffel Stückkohle, im Gewicht von 27,000 Centnern, wurden in Laufitz, Geithain, Rochlitz und Umgegend zur Feuerung verwendet.

Weil namentlich die Lausiger Braunkohle sehr billig ist, dürfte dieselbe nach Anlegung der Bahn namentlich in den oberen Gegenden von Burgstädt, Wittgensdorf u. große Verwendung finden.

Ebenso würde durch unsere Bahn für die Zwickauer, wie für die Würschnitzer

Steinkohle

ein neues, großes Verkehrsgebiet erschlossen.

Die Gegend von Burgstädt, Lunzenau, Rochlitz und Colditz muß dieselbe noch sehr theuer bezahlen und von **Geithain nach Laufitz** zu kann dieses kostbare Brennmaterial zur Zeit noch kaum als solches verwendet werden.

Auf dem ganzen neuen Bahntracé würde aber künftig die Steinkohle ebenso schnell und billig zu beziehen sein wie von den Adjacenten an der Sächsisch-Bayrischen und Leipzig-Dresdner Bahn.

Ein anderer sehr erheblicher volkswirtschaftlicher Nutzen unserer Bahn ist

die Erhöhung der Forstnutzungen längs unserer ganzen Linie.

Es genügt ein Blick auf die Oberreitsche Karte, um sich darüber klar zu werden, welche bedeutende Staats- und Privatwäldungen neben unserer Linie von der Mulde ab über Geithain und Laufitz hinaus bis zur Haltestelle Liebertwolkwitz herlaufen, zum Theil von ihr durchschnitten werden.

Wie ganz anders nun ein Wald ausgenutzt werden kann, wenn er mit einer Eisenbahn in Verbindung gebracht wird, haben uns nicht bloß die Staatsforste in der Nähe der Schwarzenberger Bahn gelehrt, sondern es ist bekannt, daß Sachsen eichnes Nutzholz sehr häufig schon aus dem fernen Ungarn bezogen hat.

Wie vielmehr wird also der Nutzen solcher Forsten steigen, die zwischen zwei so gewaltig wachsenden Städten wie Chemnitz und Leipzig mitten inne liegen.

Der Nutzen der Forsten wird um so größer werden, als von Laufitz nach Leipzig auf 3,6 M. z. B. die Kasten weiches Holz nur 15 Ngr., statt von den Schwarzenbergischen und Voigtländischen Stationen 2 Thlr. 15 Ngr. — Pf. bis 2 Thlr. 7 Ngr. — Pf. Bahnfracht verursachen wird.

Daß endlich

die Landwirtschaft

in der von Rittergütern so dicht besäeten Umgegend unserer Bahnlinie durch die Möglichkeit der billigen Versendung aller ihrer Producte nach Chemnitz und Leipzig zu einer jetzt kaum geahnten Blüthe gelangen werde, kann man um so weniger bezweifeln, wenn man erwägt, wie viel dichter die Bevölkerung in der nächsten Umgebung von Chemnitz und Leipzig als in der Umgebung von Rochlitz, Geithain, Laufitz und Grimma ist, und wie viel also die Ritter- und Bauergüter der letztgedachten Gegenden von ihren Producten zur Ernährung der Bevölkerung in den beiden ersten werden abgeben können.

In der Nähe von Chemnitz kommen auf 10,000 Acker 12932, in der Nähe von Rochlitz 8696 Einwohner.

Wenn wir nun noch hinzufügen, daß im Jahre 1862 mit der Post zwischen Leipzig, Grimma, Colditz, Rochlitz und Waldheim 349,598 Pfund und 18,425 Personen und zwischen Chemnitz, Burgstädt und Lunzenau 324,407 Pfund und 7838 Personen befördert worden sind, und daß die Chausseehäuser zwischen Leipzig und Laufitz 4508 Thaler einnahmen, welcher Verkehr sich durch eine Bahn doch wenigstens zu verdreifachen pflegt, so dürfte sich aus allem Vorstehenden mit fast mathematischer Gewißheit ergeben, daß erstens durch die von uns projectirte Bahn in ihrer Umgebung Gewerbe, Landbau und Forstwirtschaft nothwendig einen ganz außerordentlichen Aufschwung nehmen, eben dadurch aber auch der betroffene Bezirk eine ganz andere Steuerkraft als bisher erlangen wird.

Es wird aber unsre Bahn nicht lediglich eine Bahn für Chemnitz und Leipzig und die dazwischen liegenden Orte, sie wird auch, wenn der Anschluß über Rochlitz-Colditz an die Leipzig-Döbelner Linie erfolgt, ein Durchgang für alle Güter und Personen, die auf dieser Bahn von und nach Leipzig, vielleicht von da bis in die Dresdner Gegend befördert werden und wird in jedem Falle eine Durchgangsbahn für **Frankenberg, Sainichen, Freiberg, Oederan, Zschopau, Annaberg** etc. Wie es nach den in den Beilagen gegebenen Beweisen zweifellos feststeht, daß die Lage unserer projectirten Linie, namentlich in dem oberen Theile von Chemnitz über Wittgensdorf und Burgstädt bis zur Mulde, volkswirtschaftlich in jeder Hinsicht den Vorzug verdient, so muß dieselbe nach den Urtheilen bewährter sächsischer, deutscher und englischer Ingenieur, welche das Terrain zwischen Chemnitz und Leipzig vielfach besichtigt und untersucht, auch **technisch als die entschieden richtige Linie** bezeichnet werden.

Die Steigungsverhältnisse sind durchweg sehr günstige; nur an einigen Stellen beträgt die Steigung 1 : 80, welche aber voraussichtlich bei den speciellen Vorarbeiten auch noch in Wegfall kommen wird.

Im Uebrigen hat die ganze Linie

33,225 Ellen horizontale	} Strecken.
29,950 = steigende	
67,785 = fallende	

Der Richtung nach kommen

86,025 Ellen

auf gerade Linien.

Die Länge der ganzen Linie beträgt

9, ⁸⁸ Meilen.

Ueber die Bahnhofslage in Chemnitz schließen sich die ergebenst Unterzeichneten den Intentionen der Hohen Staatsregierung an, obschon man sich nicht verhehlt, daß für eine Bahn, wie die in Frage stehende, wegen des großen Durchgangsverkehrs, Centralisation der Bahnhöfe ein Haupterforderniß sein dürfte.

Da nun durch keines der aufgestellten Projecte, ohne Beeinträchtigung des internationalen Zweckes, eine so weit gehende Befriedigung geboten werden kann als durch das unsrige und wir in der Societé zu Brüssel eine höchst solide Gesellschaft gefunden haben, welche bezüglich der erforderlichen Mittel und gewissenhaften Ausführung des Unternehmens der Hohen Staatsregierung und den Interessenten die vollste Garantie bietet und welche auch, unter Vorbehalt demnächstiger Gründung einer sächsischen Gesellschaft, bereit ist mit den Hohen Ministerien wegen etwa erwünschten Abweichungen von der vorgeschlagenen Richtung der Linie in Unterhandlung zu treten, so erlauben sich die ergebenst Unterzeichneten an die Hohe Ständeversammlung die gehorsamste Bitte zu richten:

Die Hohe Ständeversammlung wolle die Hohe Staatsregierung ermächtigen, der Societé zu Brüssel auf ihr Concessionsgesuch vom 8. April 1867, im Verein mit den gegebenen Erklärungen vom 6. Januar 1868, für die directe Bahn zwischen Chemnitz und Leipzig, über Wittgensdorf, Burgstädt, Lunzenau = Göhren, Geithain, Pausigk und Liebertwolkwitz, mit Verbindungsbahn Rochlitz, Colditz, zum Anschluß an die Leipzig = Döbelner Linie, Concession zu ertheilen und das erforderliche Expropriationsgesetz zu erlassen!

Indem wir uns noch hinsichtlich der Vorarbeiten auf die an die Hohe Staatsregierung behufs geneigter Abgabe an die Hohe Ständeversammlung gesendeten Zeichnungen und Schriftstücke beziehen, verharren wir mit größter Ehrerbietung

Burgstädt, Chemnitz, Rochlitz und Colditz, den 24. Januar 1868.

Die Bevollmächtigten des Centralcomité in Burgstädt.

Dr. Sahn, Vors.
Gustav Dörfling.
Gustav Bergt.

Die Vertreter des Eisenbahncomité in Rochlitz.

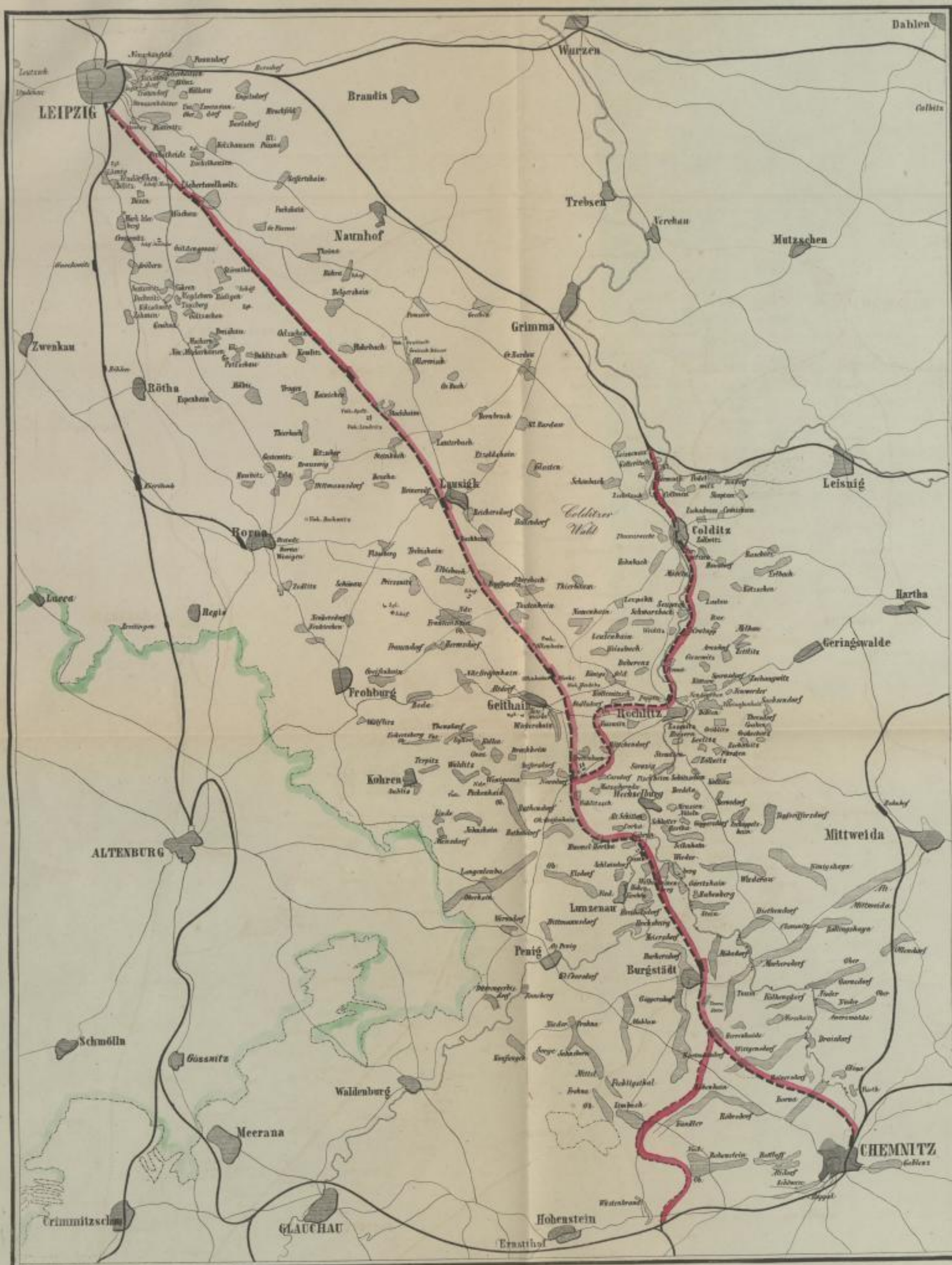
J. Hartmann, Firma: Winkler & Sohn.
Robert Lauber.
Fr. Zwücker, Stadtrath.

Die Vertreter des Eisenbahncomité in Colditz.

Adv. Meyer.
C. L. Schlobach.
B. Seinke.

ÜBERSICHTSKARTE

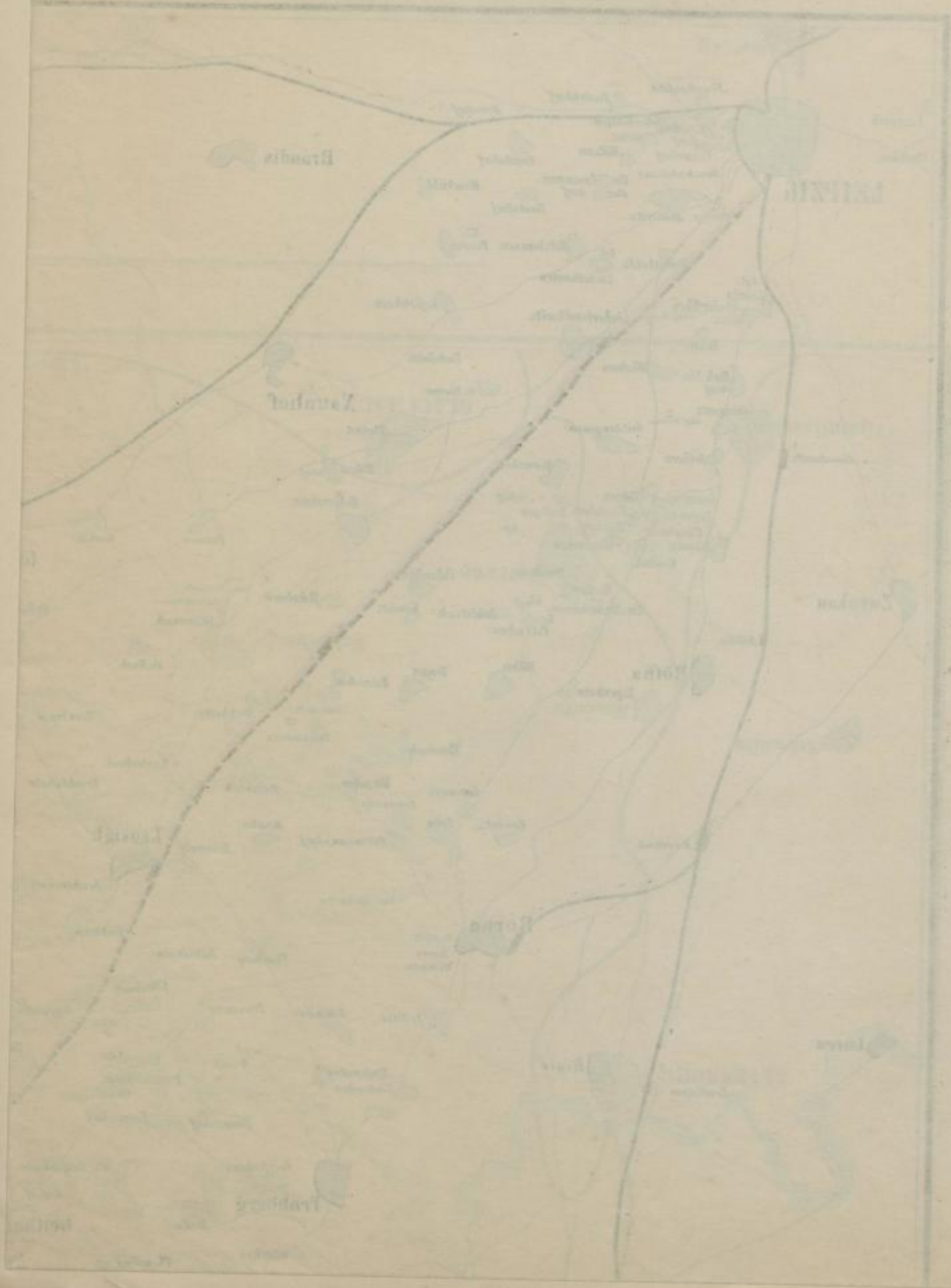
für das Project einer directen Eisenbahn CHEMNITZ-BURGSTÄDT-LEIPZIG (mit Abzweigung RÖCHLITZ-GOLDITZ-GR. SERMUTH.)



2 Meilen
= 32000 Maß

ÜBERSICHTS

im Auftrag des Herrn DIRECTOR FRIEDRICH CHEMNITZ
ROCHLITZ-GOLDITZ



Stadtbibliothek Chemnitz



A 150065 9



