

## für Zschopau und Umgegend.

Verantwortlicher Redacteur und Verleger: A. Schöne in Zschopau.

**Abonnementspreis:** 8 Ngr. pro Vierteljahr bei Abholung in der Expedition; 9 Ngr. bei Zusendung durch den Boten; jede einzelne Nummer 7 Pf.

**Zschopau, den 2. April.**

**Inserate** werden bis Donnerstag Abend 5 Uhr angenommen und die gespaltene Clero-Zeile oder deren Raum mit 8 Pf. berechnet.

Zur Freude des Landes wurde in der von der kgl. Regierung bei Eröffnung des jetzigen Landtages den Ständen die Mittheilung des Resultates der angestellten Erörterungen über die Fortführung der Eisenbahn Tharandt-Freiberg bis Chemnitz verheißen.

Mit Spannung sieht das Erzgebirge diesem Resultate entgegen und fragt sich bang, ob denn auch wirklich der Anschluß dieser neuen Bahn an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn so erfolgen werde, daß die Letztere ihre Lebensfähigkeit nicht verliere.

Wir glauben, daß es Aller, die es mit dem oberen Erzgebirge und seiner Zukunft redlich meinen, Pflicht ist, sich zu regen, zu bitten und alles zu thun, was möglich ist, damit die neue Bahn von Freiberg nach Chemnitz ja nicht nordwestlich, sondern soviel als möglich südwestlich gelegt und zu dem directesten Anschluß an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn gebracht werde.

In dieser Richtung haben schon der Stadtrath und die Stadtverordneten zu Zschopau an die Regierung und an die Ständeversammlung Petitionen gesandt; wir hören auch, daß im ganzen Zschopauthale Aehnliches gedacht und gesagt wird und daß aus Zschopau und dessen weiterer Umgebung (Chrenfriedersdorf, Herold, Gelenau, Bennsburg, Griefsbach, Weißbach, Zschopenthal, Waldkirchen, Grünhainichen, Hennerdsdorf etc.) von Seiten der Gewerbetreibenden und Industriellen und dem grundbesitzenden Theile der Bevölkerung in diesen Tagen eine Petition, wir möchten sagen, eine Beweisführung über die Nützlichkeit und Nothwendigkeit des directesten Anschlusses an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn an die kgl. Regierung und die hohe Ständeversammlung entweder schon abgegangen ist oder abgehen wird, die wir aus Rücksicht auf den Zweck und die Wichtigkeit der Sache, auch den Inhalt der Schrift uns zu verschaffen gewußt haben und uns beileben, unsern Lesern nachstehend mitzutheilen.

### An die hohe Ständeversammlung des Landes zunächst an die II. hohe Kammer zu Dresden.

Aus dem Thale, in welchem in Folge der hochherzigen und weisen Beschlüsse der königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen und der hohen Ständeversammlung vom Jahre 1861 ungetrübtes Leben und Schaffen sich regt, um die verheißene Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Annaberg ihrer Vollenendung zuzuführen, sollten wir, die ehrebetig unterzeichneten Gewerbetreibenden und Grundbesitzer, mit dem Empfangenen zufrieden gestellt, eigentlich nur Dankesworte an die hohe Ständeversammlung zu richten haben. Drängt sich neben diesem Gefühle der Zufriedenheit und Anerkennung heute der Ausdruck einer neuen Bitte hervor, so wolle die hohe Ständeversammlung denselben nur als den Ausfluß einer unwillkürlichen Besürchtung um unsre und unsres Landes theilhaftigsten Interessen betrachten, die uns bei den hier und da laut werdenden Behauptungen einer Weiterführung der Tharandt-Freiberg Eisenbahn bis Chemnitz über Hainichen und Frankenberg ohne directen baldigen Anschluß an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn mächtig erschüttert hat.

Der Nachtheil, der durch die Wahrheit dieser Eventualität unseren gewerb- und volkswirtschaftlichen Interessen zugefügt würde, wäre so groß und die empfangene Wohlthat der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn alterierend, daß wir jetzt, wo es noch Zeit ist, es nicht für ungerechtfertigt, es für die Pflicht der Selbsterhaltung erachten, die hohe Ständeversammlung inständig zu bitten:

die zu erwartende Eisenbahn-Fortsetzung von Freiberg nach Chemnitz ja nicht fern vom Obererzgebirge, vielmehr möglichst süd-westlich, zu einem möglichst directen Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn erbauen zu lassen.

Die Beweggründe, aus denen die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn ihre Entstehung herleitet, waren die Fürsorge der Landesregierung und der Ständeversammlung für das dem leichten Verkehre verschlossene und seiner Verarmung entgegengehende Erzgebirge.

Die anliegenden Städte und Ortschaften, deren Bevölkerung zum großen Theile nicht von der Landwirtschaft, sondern von der Industrie lebt, sollten in ihren Gewerben und ihrer Industrie emporgebracht, anstatt der Hülferufe und Nothstände im Erzgebirge, die oft genug außerordentliche Unterstützungen vom ganzen Lande erforderten, sollten Wohlstände begründet, anstatt des Todessehnsüchters vieler Kräfte Stätten des Fleißes und der Nahrung, anstatt der Bedrängniß und Armut neue Steuerkraft fürs Land gewonnen werden.

Diese Momente waren für durchschlagend und wichtig genug befunden worden, um der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn durchs Zschopauthal nicht nur vor jeder anderen Richtung derselben, sondern auch vor sonstigen in Anregung gebrachten Eisenbahnanlagen die Priorität zu geben.

Diesen Thatfachen gegenüber, welche sich jedem Leser der betreffenden Landtagsmittheilungen vom Monat Juli und August 1861 bestätigen, können wir zwar von der definitiven Festsetzung der Eisenbahnfortsetzung von Freiberg bis Chemnitz, nur die genaueste Abwägung der unwillkürlich mit in Frage tretenden Interessen der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn und des von ihr berührten Landestheiles voraussetzen.

Deshalb aber vermögen wir auch noch nicht zu glauben, daß Seiten der hohen Regierung und der hohen Ständeversammlung, Hochweldche vorzugsweise bei der Errichtung der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn das diesfällige Bedürfniß des Erzgebirges vorangestellt, und die schon bei der Feststellung der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn geschehene Rücksichtnahme auf den Anschluß einer etwaigen Eisenbahn Freiberg Chemnitz im Auge gehabt hatten, ein Project für die gedachte Eisenbahn-Fortsetzung gefunden worden sei, welches die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn nicht berücksichtigt, dieselbe vielmehr bei Seite setzt und ihrem Schicksale überläßt, welches die Mithilfe verschließt, ohne die das erst von Eisenbahnverbindungen erhoffte, und jetzt nur leise angebahnte Emporkommen der erzgebirgischen Gewerbe und der Industrie nicht ganz erreicht, ohne die es wohl ein frommer Wunsch bleiben wird, für die 11,000 Köpfe auf der Quadratmeile im Erzgebirge anzureichenden Erwerb zu schaffen.

Denn ganz ohne Grund ist die selbst von der hohen Regierung und Ständeversammlung a priori der Bewilligung der Chemnitz-Annaberger Staats-Eisenbahn mitgehabe Besürchtung nicht, daß die Rentabilität dieser nurgedachten Eisenbahn an sich die höchste nicht sein werde!

Wie der Grund davon nur in der Condition dieser Bahn als der einer Binnen- oder Seitenbahn zu finden ist, so ist auch nur von dem Aufhören dieser Beschränkung, von der Erschließung derselben im Osten und später vielleicht auch im Westen zu einer Durchgangsbahn die Vermehrung der Rentabilität und das Anblühen zu einer absoluten Lebensfähigkeit, zu einer größeren Möglichkeit zu erwarten.

Wo und wenn aber sollte eine Gelegenheit wieder geboten sein, die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn zu einer Durchgangsbahn zu erheben?

Würde derselben ein eigener angemessener Anschluß an die Fortsetzung der Eisenbahn von Freiberg nach Chemnitz jetzt nicht verliehen, diese letztere (neue) Bahn vielmehr seitabwärts erbaut oder überhaupt dergestalt erbaut werden, daß sie erst am nördlichen Ende der Annaberg-Chemnitzer Bahn in unmittelbarer Nähe von Chemnitz oder in Chemnitz selbst, oder gar nördlicher von Chemnitz, z. B. bei Oberlichtenau etc., zum Anschluß käme, dann würde es für immer bei einem bedeutungslosen Verufe „Binnenbahn“, „Seitenbahn“, „Sackbahn“ verbleiben, und mit ihm nur bei denjenigen Verkehre bewenden, der auf denselben von Annaberg bis Chemnitz und von Chemnitz bis Annaberg sein Wesen treibt.

Denn nach einmal geschehener Erbauung der von Freiberg nach Chemnitz fortzusetzenden Eisenbahn in einer der ebenbezeichneten von uns ehrebetig und dringend deprecirten Richtung — wird die Erbauung einer etwaigen anderweiten, südlicheren, rückwärts mit der Chemnitz-Annaberger Bahn zu vereinbarenden Eisenbahn ja nie mehr zu erwarten sein!

Der Verlust aber, den die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn und das südlichere Erzgebirge durch den Anschluß aller directen Durchgangsbeziehungen zunächst nach dem Osten erleiden würde, wäre eben so groß, als unerfesslich.

Denn mag's immer sein, daß für jetzt der Verkehr auf der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn hauptsächlich und nicht bedeutungslos nach und von Chemnitz, der Metropole der sächsischen Industrie, sich wenden wird, so ist doch nebst Annaberg und Umgegend ein großer Theil der Ortschaften und Bewohner des obern Zschopauthales bei Wolfenstein, Zschopau, Waldkirchen, Hennerdsdorf, Kummerdsorf, Erdmannsdorf, Plau etc. in seinen Verkehrsbeziehungen auch nach der andern, der östlichen Richtung, der Freiberg-Dresdener Gegend gewiesen.

Die Weberwaaren, die gerade in dieser Zschopauthalgegend in Massen fabricirt werden, veranlassen eine gar nicht unbedeutende Communication mit den Weberdistricten der Lausitz; der Bergbau in Freiberg wird durch eine directe Verbindung mit der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn nur gefördert und die Freiberg und Tharandter Gegend überhaupt durch eine solche zu neuem Leben und Verkehre aufgeschlossen werden.

Wie die Zwickauer und Wärschnitzer Kohlenbeden auf der andern Seite mittels ihrer Eisenbahn die Gewerbsunternehmungen erleichtern und heben, so bieten die Kohlenlager im Plauenischen Grunde bei Dresden beim Vorhandensein einer directen Bahn Hoffnungen auf eine erhöhte Ausbeutung und auf billigere Preise der Kohle, indem das östlichere Erzgebirge dann seinen Bedarf von dort mit beziehen wird. Nur dieser Bedarf ist nicht klein, er wird vielmehr immer größer!

Wie der Werth des Kapitals gestiegen, so wird nach größerer Fabrication immer mehr gestrebt und man greift schnell, da nicht immer und überall die Benutzung ausreichender Wasserkraft thunlich, zu dem Brennstoff, der allein die Kraft erzeugen kann, der je billiger er zu beziehen, die Industrie erweitert und das Brod auch für die Arbeiter reichlicher giebt.

Dies und Alles, was aus billigeren Frachten folgt, sind durchgreifende Veränderungen der Dinge, die nur mit und durch eine Eisenbahn kommen können, die die Resultate aller sonstigen Bemühungen des Staates für Nahrung und Erwerb der ärmeren Gegenden überbietet, die Suppenanstalten und Klöppelschulen übertragen, die radical helfen! Oder werden die jetzigen Verhältnisse immer dieselben bleiben?