

Deutsche Gewerbezeitung

und

Sächsisches Gewerbe-Blatt.

Beiträge
an F. G. Wied,
und
Inserate

(zu 1 Rgr. die dreispaltige
Zeile Pett)
sind an die Buchhandlung
von Robert Bamberg
in Leipzig zu richten.
Angemessene Bei-
träge für das Blatt
werden honorirt.

Erscheinen:
Wöchentlich 2 Nummern;
mit vielen Holz-
schnitten u. Figuren-
tafeln.

Preis:
5½ Thaler oder
9 Gulden 20 Kr. rhein.
jährlich.

Bestellungen auf das
Blatt sind in allen Buch-
handlungen und Postäm-
tern des In- und Aus-
landes zu machen.

Verantwortlicher Redakteur: **Friedrich Georg Wied.**

Unter Mitwirkung von **S. Georg Günther.**

Verlag von Robert Bamberg.

Leipzig und Chemnitz.

Druck von F. A. Brockhaus in Leipzig

Inhalt: Zwei Schriften über die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn. — † Neue Anwendung der Gutta Percha. — † Verbesserung in der Konstruktion von Gasmessern. — † Spinnmaschine — Spinnereiverhältnisse — Bogardus' amerikanische Mühle — Baumwolle, Getreide, Zucker — Hamburg-Berliner Eisenbahn — Unterrichtsanstalt für Kaufmannslehrlinge — Chemnitzer Zustände — Eisenbahn-Anleihe. — † Stephenson's Eisenbahnrad. (Mit fünf Holzschnitten.) — Das Bedürfnis eines Patentgesetzes für den Zollverein. — Briefliche Mittheilungen und Auszüge aus Zeitungen: Die Landwirthschaft ein Industriezweig. — Technische Korrespondenz: Zylinderfelle. — Allgemeiner Anzeiger.

Zwei Schriften über die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn.

1) Ein Wort über die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn, der außerordentlichen Ständerversammlung von 1847 gewidmet.

2) Die finanzielle Lage der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn, am Schluß des zweiten Banjahres 1846.

Die außerordentliche sächsische Ständerversammlung, in der über das Schicksal der Sächsisch-Bayrischen Eisenbahn ein Beschluß gefaßt werden soll, ob sie in die Hände des Staates übergehen oder, geradezu gesagt, bis auf günstigere Zeit unvollendet liegen bleiben soll, wird unbezweifelt auch über die Zukunft des Fortbaus der Chemnitz-Niesauer Bahn zu Gericht sitzen, da die betreffende Gesellschaft ebenfalls nicht mit ihrem Kapital von 4 Millionen Thaler auskommen wird. Zum Behufe richtiger unbefangener Beurtheilung der einschlägigen Verhältnisse sind so eben zwei Schriften kurz hinter einander erschienen, deren Titel wir oben verzeichnet haben — beide sind mit großer Sachkenntniß geschrieben, die erste in Form einer Ueberzeugung erweckenden Rede, die zweite tiefer in die Verhältnisse der Gesellschaft und des Bahnbaus eindringend und in Zahlen nachweisend. Man sieht es beiden Schriften, namentlich der lezteren an, daß deren Verfasser alle Umstände genau bekannt sind und beide machen kein Hehl daraus, daß die Vollendung des Baus der Chemnitz-Niesauer Bahn nur unter fernerer Mitwirkung des Staates geschehen könne. Nr. 1 erklärt am Schluß seiner lebendigen Auseinandersetzung: „daß die Staatskasse pekuniären Gefahren unter allen Umständen nicht preisgegeben sein kann, wenn sie mit der noch erforderlichen Summe dem Unternehmen zu Hülfe kommt.“

Dies Zuhülfekommen findet Nr. 1 am Einfachsten und Leichtesten in einer Zinsen-Staatsgarantie eines durch die Aktiengesellschaft direkt aufzunehmenden Darlehns (zirka 2 Mill. Thaler). Nr. 2 aber findet Bedenken in der Garantie des Staates und kommt nach Entwicklung derselben zu dem Schluß: „demnach wird die Regierung des Staates sich nicht entbrechen können, das zur Vollendung der sächsischen Staatsbahnen nöthige Kapital, insoweit sie nicht eine oder die andere Bahn für Rechnung des Staates übernehmen will, selbst anzuschaffen. Was nun aber insbesondere die Chemnitz-Niesauer Bahn betrifft, so will Nr. 2 sie nicht vereinzelt, sondern nur in Verbindung mit der Sächsisch-Bayrischen durch das verknüpfende Glied Chemnitz, Gößnitz, Grimmitzschau oder

Zwickau betrachtet und als solche sie in das System der Staatsbahnen aufgenommen wissen. — Welcher von diesen beiden Vorschlägen Genehmigung bei der Regierung und den Ständen finde, darauf kommt im Ganzen wenig an. Denn die Ausführung eines oder des anderen führt zum Ziele; obgleich es nicht zu verkennen ist, daß ein Weg, auf dem es gelingt, ohne weitere Verschiebung die Verwirklichung der Verbindung der Chemnitz-Niesauer Linie mit der Sächsisch-Bayrischen sicher zu stellen, wenn auch nicht gleich in Angriff zu nehmen, allem Anderen vorzuziehen sein möchte. Daß auf die eine oder andere Weise von Staatswegen geholfen werden muß, darüber kann gar kein Zweifel sein; und wenn diese Hülfe benutzt wird, um auf möglichst billige Bedingungen hin sämmtliche oder wenigstens den größten Theil der sächsischen Bahnen in Staatsband zu bringen, so kann man sich nur darüber freuen, wenn auch die Staatsschuld dadurch um so viel und so viel Millionen erhöht wird. Wir unsererseits zweifeln keineswegs, daß die für diese Millionen nöthigen Zinsen durch den Betrieb der Bahnen genüßlich werden aufgebracht werden, inzwischen, wenn dies auch nicht vollständig geschähe und der Staat müßte eine Zeit lang zur Verzinsung und Heimzahlung der für den Eisenbahnbau angeliehenen Summen höhere Steuern ausschreiben, so möchten wir diese gerne zahlen können in Anbetracht der durch die Eisenbahnen hervorgerufenen erhöhten Erwerbsfähigkeit, vorausgesetzt, daß es die Regierung nicht daran fehlen läßt, neue Quellen des Erwerbs zu öffnen, wenn sie ihr in die Hand gegeben sind. Ganz einverstanden sind wir mit Nr. 2 in den Worten: „Unter einer weisen Regierung läßt sich von direkten Steuern weit sicherer auf einen günstigen Nahrungszustand der Bevölkerung schließen, als von niedrigen, weil sie mehr oder minder einen Prozentantheil des Wohlstandes repräsentiren.“ — Auf die Würdigung der Einträglichkeit des Chemnitz-Niesauer Eisenbahnunternehmens übergehend, so sind beide Schriften von der lebhaftesten Ueberzeugung, daß diese über allen Zweifel festgestellt sei. — Auch wir sind dieser Ueberzeugung, ohne der vergleichenden Zahlen zu bedürfen, welche in beiden Schriften als näherer Nachweis gegeben sind. — Der Verkehr des großen sächsischen Industrieher-