

so erscheint auch von dieser Seite der Anspruch der betreffenden Landestheile auf eine, bis an sie heranreichende Eisenbahnverbindung, welche jene Verluste theilweise abzuwenden, oder doch anderweiten Ersatz dafür zu bieten geeignet wäre, als ein sehr begründeter.

Geht man nun von diesen Gesichtspuncten aus, so würde es zu Bervollständigung des sächsischen Eisenbahnsystems einer Verzweigung desselben nach dem Innern des Landes in zweifacher Richtung bedürfen:

einmal nach Chemnitz zur Verbindung der Hauptbahnen mit dem mittlern Erzgebirge (Erzgebirgische Verbindungsbahn),

sodann nach Bittau, als Fortsetzung der sächsisch-schlesischen Bahn nach dem oberlausitzer Manufakturdistrict (oberlausitzer Verbindungsbahn);

hierdurch aber auch allen billigen Wünschen und Ansprüchen, wie es scheint, hinlänglich genügt werden.

1) Erzgebirgische Verbindungsbahn.

Die Frage, ob das Erzgebirge eine Eisenbahnverbindung erhalten solle? ist theils durch die in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 niedergelegten Anträge, theils durch die darauf gegründeten Erklärungen der Staatsregierung, im Principe bereits als entschieden anzusehen.

Dagegen sind neuerdings über die Haupttrichtung, welche dieser Binnenbahn zu geben sein werde, sehr verschiedenartige Ansichten und Wünsche laut geworden, welche um so mehr einer gründlichen Prüfung und gegenseitigen Abwägung bedürfen, als die Verhandlungen des letzten Landtags auf eine genauere Erörterung gerade dieser Frage nicht hingeführt haben, die folgereiche Wichtigkeit des Gegenstandes selbst aber ebenso sehr, als das lebendige Interesse, welches derselbe in der Mitte der theilhaftigen Bevölkerung hervorgerufen hat, es wünschenswerth machen, daß der entscheidende Beschluß nicht ohne die sorgfältigste und umsichtigste Erwägung aller Gründe für und wider gefaßt werde. Die nachfolgenden Bemerkungen sollen hierzu im Allgemeinen als Anleitung dienen, ohne dem Urtheile über die Vorzüglichkeit der einen Alternative vor der andern bestimmend vorzugreifen.

Die Verbindung des Erzgebirgs — Chemnitz als Anknüpfungspunct gedacht, — mit den Hauptbahnen läßt sich überhaupt auf dreifache Weise denken:

aa) in der Richtung auf die sächsisch-bayerische Eisenbahn;

bb) in der Richtung auf die leipzig-dresdner Eisenbahn;

cc) in beiden vorgedachten Richtungen zugleich.

Zu aa.

Für eine Bahn von Chemnitz zum Anschluß an die sächsisch-bayerische Eisenbahn scheint die von der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft projectirte Linie von Chemnitz über Glauchau nach Zwickau, wo sie der Zweigbahn von Berdau nach Zwickau begegnen würde, wenn auch nicht die allein mögliche, doch jedenfalls die beste und zweckmäßigste zu sein. Zwar ließe sich, abgesehen von der Idee, die Bahn von Chemnitz ab sogleich in nördlicher Richtung nach Altenburg zu leiten und bei dieser Stadt in die sächsisch-bayerische Bahn einmünden zu lassen, — auch noch eine andere Verbindungslinie denken, welche von Glauchau ab, statt sich südlich nach Zwickau zu wenden, in westlicher oder nordwestlicher Richtung auf die sächsisch-bayerische Eisenbahn zu führen wäre, und die, — wenn Grimmitzschau, der Terrainverhältnisse wegen, als Anschlußpunct ungeeignet erschiene —

weiter abwärts, jenseits Meerane, in der Gegend der sächsisch-altenburgischen Grenze mit der sächsisch-bayerischen Bahn sich vereinigen, hierdurch aber für die Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig, gegen die Richtung über Zwickau und Berdau, eine Abkürzung des Wegs um 5—6 Stunden gewähren würde. Erwägt man jedoch die Wichtigkeit einer möglichst erleichterten Communication zwischen den Städten Chemnitz und Zwickau, besonders wegen des Steinkohlentransports, bei welchem ein Umweg von 5—6 Stunden schon wesentlich in Betracht kommt, berücksichtigt man ferner, daß für die Verbindung von Chemnitz mit dem Obergebirge und dem Voigtlande die Richtung auf Zwickau ebenfalls als die naturgemäße sich darstellt, und zieht man endlich in Betracht, daß es auch für den künftigen Betrieb der verschiedenen Bahnen nur von entschiedenem Vortheile sein kann, wenn das Zusammentreffen und der Wechsel der Züge auf dem bei Zwickau ohnehin anzulegenden Hauptbahnhofe sich concentrirt, so dürften diese Momente zusammen genommen den Vortheil eines nicht sehr beträchtlichen Zeitgewinnes für die Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig mindestens aufwiegen und die Festhaltung des ursprünglichen Plans, nach welchem Zwickau als südwestlicher Endpunct der erzgebirgischen Verbindungsbahn angenommen worden ist, als gerechtfertigt erscheinen lassen.

Zu bb.

Zur Verbindung von Chemnitz mit der leipzig-dresdner Eisenbahn bieten sich ebenfalls zwei verschiedene Richtungen dar:

1) die im Expropriationsgesetze vom 10. August 1837 bezeichnete, auf Kosten der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft untersuchte, vermehrte und veranschlagte Linie von Chemnitz über Mittweida, Hartha und Döbeln nach Riesa;

2) die von einem Privatvereine in Freiberg neuerdings in Anregung gebrachte von Chemnitz über Freiberg und Tharand nach Dresden, deren technische Ausführbarkeit von den Antragstellern auf Grund der von ihnen angestellten vorläufigen Terrainuntersuchungen versichert wird, jedoch noch nicht als constatirt zu betrachten ist.

Zu cc.

Die dritte Richtung entsteht aus einer Combination der beiden vorhergehenden und stellt sich daher, je nachdem Riesa oder Dresden als östlicher Endpunct gedacht wird, dar als eine Linie

entweder von Zwickau über Chemnitz nach Riesa, oder von Zwickau über Chemnitz und Freiberg nach Dresden.

Die Linie Zwickau-Riesa ist diejenige, zu deren Beworwortung die bei der erzgebirgischen Eisenbahn theilhaftigen Städte im vorigen Sommer eine Deputation an Se. Maj. den König abgesendet haben und die auch in der dazu gehörigen Denkschrift als diejenige bezeichnet wird, durch welche dem Interesse des Erzgebirgs und den Verkehrsbedürfnissen der Provinz am besten und vollständigsten entsprochen werde.

Um nun zwischen diesen verschiedenen Haupttrichtungen eine definitive Wahl zu treffen, wird die erste Frage, welche zu beantworten ist, die sein:

ob ausreichende Gründe vorliegen, welche Regierung und Stände bestimmen können, die unter cc. genannte Richtung oder die Linie Zwickau-Riesa (Dresden) in ein von Staatswegen aufzustellendes