

und unter Mitwirkung des Staats auszuführendes Eisenbahnsystem aufzunehmen?

Für die Bejahung dieser Frage läßt sich anführen:

1) Jene Linie hat durch das Expropriationsgesetz vom 10. August 1837 bereits die Sanction des Staats erhalten und ihre nationale Wichtigkeit ist bei dieser Gelegenheit von Regierung und Ständen ausdrücklich anerkannt worden.

2) Sie erfüllt den Zweck, den Verkehr des Erzgebirgs mit dem Auslande zu vermitteln, am vollständigsten, indem sie dasselbe mit jeder der nach Nord, Südwest, Süd und Südosten sich verzweigenden Hauptbahnen auf directem Wege in Verbindung setzt.

3) Das sächsische Eisenbahnsystem gewinnt dadurch erst inneren Zusammenhang und eine gewissermaßen geometrische Regelmäßigkeit, die sich darin zeigt, daß mit der Linie Zwickau-Riesa oder noch besser Zwickau-Dresden, die Basis des durch die Hauptlinien gebildeten Dreiecks geschlossen und fast jeder Ort des Landes in den Bereich einer Eisenbahnstraße gebracht wird. Die inländischen Entfernungen würden dann, was den Verkehr der Regierung mit den Behörden und der verschiedenen Landestheile unter sich, so wie mit den beiden Hauptorten des Landes anlangt, kaum noch in Betracht kommen können, während jede andere, in einseitiger Richtung herzustellende Verbindung die bestehenden Verhältnisse mehr oder weniger verrückt, entfernter liegende Orte nähert, geographisch näher gelegene von einander entfernt.

4) Insofern die fragliche Linie eine Zwischenverbindung der sächsisch-bayerischen Eisenbahn mit den nach Böhmen und Schlesien führenden Bahnen herstellt, erhält sie zugleich die Eigenschaft einer Hauptbahn für die Vermittlung des Verkehrs zwischen Süddeutschland und jenen Ländern mit Ersparung des Umwegs über Leipzig. Noch wichtiger, als Mittelglied einer directen Verbindungslinie zwischen Süddeutschland, Berlin und der Ostsee, würde sie aber werden, falls künftig die Eisenbahn von Riesa nach Jüterbogk zu Stande käme, worauf hinwiederum um so eher zu rechnen sein wird, wenn eine Fortsetzung nach Südwesten hin schon besteht oder in Aussicht gestellt werden kann.

Als Gegengründe bieten sich dagegen folgende dar:

1) Die Bahn Zwickau-Riesa erfordert ein Anlagekapital von nahe an 7 Millionen (Zwickau-Dresden leicht noch mehr), welches zur Hälfte und nach Befinden über die Hälfte erspart wird, wenn man sich auf die Ausführung einer der beiden Hauptabtheilungen beschränkt.

2) Der Staat hat sich für die in Rede stehende Bahn zunächst nur insoweit zu interessiren, als sie innere Verbindungsbahn für das Erzgebirge sein soll. Daß diese Verbindung nach zwei Richtungen hin zu Stande komme, mag in mancher Hinsicht wünschenswerth und nützlich sein, ist aber nicht in dem Grade nöthwendig, daß der Staat für diesen Zweck beträchtliche Opfer zu bringen sich veranlaßt finden könnte.

3) Wenn es als ein Vortheil anzusehen ist, daß durch die fragliche Linie eine zweite, das Herz des Landes durchschneidende Hauptverbindung nach dem Auslande gewonnen werden würde, so wird nicht unbeachtet zu lassen sein, daß derselbe nur auf Unkosten der vom Staate unterstützten sächsisch-bayerischen Eisenbahn erzielt werden könnte, der gegenüber eine Bahn von Zwickau nach Riesa, besonders im Fall einer directen Fortsetzung derselben nach Jüterbogk und Berlin, als reine Concurrerzbahn sich darstellen würde. Es erscheint aber wenigstens vom finanziellen Standpunkte aus

rathsamer, ja als eine Nothwendigkeit, den ausländischen Verkehr möglichst auf die schon bestehenden Bahnen zu concentriren, anstatt ihn unter mehrere, unter sich rivalisirende Linien zu zersplittern und von dem gemeinschaftlichen Centralpunkte — Leipzig — abzulenken.

Wenn diese Betrachtungen die Ansicht begründen dürften, daß der Ausbau der vollständigen Linie Zwickau-Riesa wenn auch nicht unbedingt abzuwerfen sei, doch recht füglich auf spätere Zeit vertagt werden könne, der Staat aber für jetzt der Ausführung dieses Plans seine Mitwirkung zu versagen habe, so bliebe übrig, zwischen den beiden Richtungen

Chemnitz-Zwickau

Chemnitz-Riesa (resp. Dresden)

zu entscheiden.

Als Gründe für die Wahl der Linie Chemnitz-Zwickau sind geltend zu machen:

1) Dieselbe ist die kürzere und wohlfeilere. Sie würde mit 2 bis 3 Millionen Thalern herzustellen sein, während Chemnitz-Riesa 3 bis 4 Millionen erfordert.

2) Die wichtigste ausländische Verbindungslinie für das Erzgebirge ist entschieden die nach den Nordseehäfen, über welche dasselbe den größten Theil seines Bedarfs an Fabrikmaterialien bezieht, und welche hinwiederum den überseeischen Absatz seiner Fabrikzeugnisse vermitteln. In zweiter Linie steht die Verbindung mit den norddeutschen Meßstädten Leipzig, Braunschweig und Frankfurt a. d. S. als Hauptstapelplätzen für den binnenländischen Vertrieb der sächsischen Manufacturwaaren. In beiden Beziehungen wird aber dem Bedürfnisse durch eine Anschlußbahn an die sächsisch-bayerische Eisenbahn vollkommen genügt, da sie dem Erzgebirge auf der einen Seite die Verbindung mit Leipzig und den norddeutschen Eisenbahnen sichert, auf der andern Seite aber die wenn auch minder wesentliche, doch keineswegs gleichgültige Verbindung mit Süddeutschland eröffnet und eine solche, ungleich wichtigere über Bamberg und Würzburg nach Frankfurt a. M. in Aussicht stellt.

3) Aus dem Gesichtspunkte des innern Verkehrs erscheint nächst den Vortheilen, welche dem dichtbevölkerten und vorzugsweise gewerbreichen Landestheile zwischen Chemnitz und Glauchau aus einer ihn unmittelbar berührenden Eisenbahn erwachsen werden, insbesondere der erleichterte Bezug der Steinkohlen aus dem Zwickauer Kohlendepot nach Chemnitz für diesen Ort als ein Gegenstand von großer Erheblichkeit, ja man könnte darin, bei der von Jahr zu Jahr sich steigenden Unentbehrlichkeit dieses Brennmaterials für den Fabrikbetrieb, die Bedingung erblicken, ohne welche Chemnitz Gefahr liefe, in seiner industriellen Entwicklung gehemmt und von andern, durch ihre Lage in unmittelbarer Nähe jener Steinkohlenlager begünstigten Orten überflügelt zu werden.

Dagegen empfiehlt sich die Linie Chemnitz-Riesa durch folgende Rücksichten:

1) Angenommen, daß die Verbindung mit Leipzig und über Leipzig mit dem Norden für Chemnitz wirklich die überwiegende Wichtigkeit habe, welche man ihr beilegt, so stehen sich in dieser Hinsicht beide Linien hinsichtlich ihrer relativen Zweckmäßigkeit völlig gleich, da die Entfernung von Chemnitz bis Zwickau über Glauchau 6 Meilen, von Zwickau über Werbau und Altenburg nach Leipzig 12 Meilen, zusammen 18 Meilen; die Entfernung von Chemnitz bis Riesa 9½ Meilen, von Riesa bis Leipzig 9 Meilen, zusammen 18½ Meilen, die Differenz zu Gunsten der Linie