

Chemnitz = Zwickau = Leipzig mithin nur eine halbe Meile beträgt.

2) Bei gleicher Zweckmäßigkeit für den Verkehr mit Leipzig und dem Norden zeichnet sich dagegen die Linie Chemnitz-Riesa vor der andern ganz entschieden dadurch aus, daß sie das Erzgebirge zugleich eines Theils mit der Elbe, andern Theils mit der Südost- und Südbahn, d. h. mit der Lausitz, Schlesien und Oestreich, in directe Verbindung bringt. Es ist hier insbesondere auf die hohe Wichtigkeit hinzuweisen, welche Riest, als Stapelplatz des Levantischen Handels, für den sächsischen Export- und Importhandel theils schon besitzt, theils im vorzüglichen Grade dann erhalten wird, wenn durch einen Seekrieg oder andere Ereignisse die Benutzung der Nordseeplätze für den auswärtigen Handel Sachsens vereinst verhindert oder erschwert würde, oder der Zug des letztern überhaupt in Folge eines Umschwungs der allgemeinen Verhältnisse sich mehr süd- und ostwärts wenden sollte. Zwar ist die Südbahn von Chemnitz aus auch über Leipzig erreichbar, aber nur vermitteltst eines 18 Meilen betragenden Umwegs, welcher wenigstens den Waarentransport auf der Eisenbahn nach Osten und Süden wahrscheinlich unmöglich machen würde.

3) Wird bei Entwerfung eines sächsischen Eisenbahnsystems die Rücksicht auf den innern Landesverkehr zwar nicht die entscheidende Rücksicht zu bilden haben, aber doch auch nicht gänzlich hintanzustellen sein, so hat die Linie Chemnitz-Riesa vor der andern unleugbar folgende Vorzüge voraus:

a) sie durchschneidet einen größern und nicht viel weniger bevölkerten Landstrich und zwar einen solchen, dessen größerer Theil jetzt von jeder Eisenbahnverbindung ausgeschlossen ist, während die zwischen Chemnitz und Zwickau gelegenen Ortschaften sich ohnehin schon mehr oder weniger im Bereiche der sächsisch-baierischen Eisenbahnlinie befinden und ohne besondere Erschwerung mittelst derselben verkehren können;

b) sie verbindet den getreidereichsten Theil des Landes mit dem Erzgebirge und verspricht letzteres hinsichtlich seines Getreidebedarfs unabhängiger von ausländischer Zufuhr zu machen;

c) sie erleichtert die Abfuhr der schweren obergebirgischen Producte, welche, wie namentlich Eisen- und Blechwaaren und Breter, ihren Absatz zum größten Theile im Innern des Landes finden;

d) sie nähert Chemnitz und das Erzgebirge der Hauptstadt des Landes bis auf die Entfernung weniger Stunden, während die andere Richtung den Verkehr dorthin zu einem unnatürlichen und kostspieligen Umwege von 17—18 Meilen nöthigt;

e) sie gleicht bis zu einem gewissen Punkte die Nachteile aus, welche aus der Verlegung der leipzig-dresdner Eisenbahn auf das rechte Elbufer für den innern Landesverkehr entstanden sind, und gewährt überhaupt den größeren Theil der Vortheile, welche eine das ganze Land von einer Hauptbahn zur andern durchschneidende Verbindungsbahn haben würde, ohne doch, wie diese, die sächsisch-baierische Eisenbahn und die Stellung von Leipzig als Mittelpunkt des sächsischen Eisenbahnnetzes durch ihre Concurrrenz zu gefährden.

Wenn es nun auf eine gegenseitige Abwägung dieser Gründe ankommen wird, um die Frage zu beantworten:

ob bei dem von der vorigen Ständerversammlung gefaßten Beschlusse, nach welchem eine Verbindung von

Chemnitz nach der sächsisch-baierischen Bahn über Zwickau hergestellt werden sollte, stehen zu bleiben, oder von demselben wiederum abzugehen und für die erzgebirgische Verbindungsbahn vielmehr die Richtung nach der leipzig-dresdner Eisenbahn zu wählen sei?

so würde, falls sich die Waagschale zu Gunsten dieser letztern Richtung neigen sollte, weiter in Frage kommen:

ob sich das oben erwähnte, von Freiberg ausgegangene Contreproject einer Eisenbahnverbindung von Chemnitz über Freiberg nach Dresden dazu eigne, einer nähern Aufmerksamkeit und Untersuchung gewürdigt zu werden?

Für dasselbe spricht jedenfalls ein sehr gewichtiges und bei Eisenbahnplänen vorzüglich hoch anzuschlagendes Moment: der Umstand nämlich, daß sich jenes Project einem der von Alters her bestehenden Straßenzüge anschließt, und mit keiner Störung und gewaltsamen Umänderung herkömmlicher Verkehrsverhältnisse verbunden sein würde. Demnächst die Rücksicht auf die wichtige Stadt Freiberg und die Abfuhr der Producte des dortigen Bergbaues, so wie auf das östliche Erzgebirge überhaupt, welches bei jeder der übrigen Combinationen allerdings einigermaßen hintangesezt und benachtheiligt erscheint. Endlich kann nicht unbeachtet bleiben, daß der Weg über Freiberg für die Verbindung von Chemnitz mit Dresden, der Lausitz, der schlesischen und böhmischen Bahn der kürzeste und natürlichste ist.

Von der andern Seite kommt aber in Betracht, daß bei der Frage über die Richtung der erzgebirgischen Bahn die Rücksicht auf die Verbindung mit Leipzig und über Leipzig mit den norddeutschen Bahnen immer die entscheidende bleiben muß. Läge es nun im Plane, das erzgebirgische Eisenbahnproject in seiner ganzen Ausdehnung auszuführen, d. h. eine von Zwickau aus bis zur Elbe reichende Verbindungsbahn herzustellen, und wäre dadurch für die Verbindung von Chemnitz mit Leipzig durch Vermittelung der sächsisch-baierischen Eisenbahn gesorgt, so würde die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden — den Nachweis ihrer technischen Ausführbarkeit vorausgesetzt — der Linie Chemnitz-Riesa vielleicht mit Erfolg den Vorzug streitig machen können. Allein nach der obigen Bemerkung muß jener umfassende Plan als außer Frage gestellt betrachtet werden.

Es würde demnach die Bahn über Freiberg auch den Verkehr zwischen Chemnitz und Leipzig zu vermitteln haben, und wenn man erwägt, daß derselbe in diesem Falle einen Weg von mindestens 24—25 Meilen zurückzulegen hätte, während beide Orte über Riesa nur 18½ Meilen entfernt sind, so scheint dieser Umstand allein zu genügen, um den Ausschlag zu Gunsten der Linie Chemnitz-Riesa zu geben. In der That beruhen auch die Gründe, die von Freiberg aus für die Chemnitz-Freiberg-Dresdener Richtung geltend gemacht worden sind, wesentlich auf der Voraussetzung, daß eine Bahnverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau jedenfalls zu Stande kommen werde, und sie müssen daher, beim Wegfall dieser Voraussetzung einen großen Theil ihres Gewichtes verlieren, ja es erscheint fraglich, ob das Project überhaupt aufgefaßt worden sein würde, wenn man dasselbe von einem Gesichtspunkte einer Chemnitz-Leipziger Bahnverbindung aus zu betrachten Veranlassung gehabt hätte.

## 2) Oberlausitzer Verbindungsbahn.

Kann die oberlausitzer Verbindungsbahn hinsichtlich ihrer Wichtigkeit für den innern Landesverkehr auch der erz-