

um aus Staatskassen ungesäumt eine Linie auszuführen, welche von der Lausitz ab an die Elbe und von da in möglichst gerader Linie durch das Erzgebirge und Voigtland an die bayerische Nordgrenze eine Eisenbahnverbindung eröffne."

Jene Chemnitzer Actiengesellschaft hatte einer, ihrem Zwecke entsprechenden, der damaligen Ständeversammlung zugekommenen Schrift vom Jahre 1835, eine scizzirte Karte der bereits vorhandenen und der projectirten Eisenbahnverbindungen in Sachsen beigefügt, auf welcher sie, nächst der schon ausgeführten Linie von Dresden nach Leipzig, die Linien von Leipzig über Altenburg, Werdau, Plauen, an die bayerische Grenze, und von Dresden nach Löbau an die schlesische Grenze, und hauptsächlich in fabrikindustriellem Sinne die Linie von Werdau nach Chemnitz, Zwickau und Riesa, auch zugleich im Interesse der Lausitz die äußerst schwierige Linie von Löbau nach Zittau, als die allein ausführbaren, die obigem Antrag im vollsten Maß entsprechende natürliche gerade, die die alte Reichsstraße aus dem südlichen Deutschland nach Schlesien und Polen innehaltende Linie von Chemnitz über Dederan und Freiberg nach Dresden hingegen als unausführbar bezeichnete. Genäue Untersuchung dieser Linie hatte jedoch nicht stattgefunden; sie ward aber inzwischen ohne Weiteres als unausführbar angenommen, obschon die Fortschritte, welche Wissenschaft und Erfahrung dem Gebrauche der Dampfkraft seitdem mit jedem Jahre bereiteten, jene Annahme nicht ferner für ausgemacht zu halten erlaubten. Jene Annahme ist es, welche, wenn man künftig eine nahe Eisenbahnverbindung für gewerbliche Gegenden als Bedingung ihres Wohlstandes betrachten muß, mehr als dem, überdies nicht von der Natur begünstigten, vlernten Theil des Landes diese Wohlthat vorenthält, welche der, Sr. Majestät dem König, von Chemnitz und einigen anderen, auch Gebirgsstädten im vorigen Jahre überreichten, die Linie Chemnitz-Riesa bevorwortenden Denkschrift zum Grunde liegt, da man außerdem rationell unmöglich sich für eine mit 8 bis 10 Meilen Umweg nach Dresden und Leipzig und fälschlich mit dem gleißenden Namen des Erzgebirges, wie mit einem Bisthum in *partibus infidelium* verbundene Linie verwenden konnte. Daß aber diese Voraussetzung, wo nicht überhaupt, doch jedenfalls zur Zeit noch ungegründet sei, ist in einer von mehreren Personen in Freiberg, dem hohen Ministerio des Innern unterm 12. September 1842 überreichten, von den Professoren Reich und Weisbach und dem Techniker Schwankenkrug zu Freiberg unterzeichneten, auf vorläufigen örtlichen Untersuchungen beruhenden Schrift überzeugend dargethan worden. Diese Schrift hat zwar, so wie eine frühere allgemeiner gehaltene desselben Zweckes, der Finanzdeputation vorgelegen, selbige hat sich aber dennoch in der Mehrheit für die Linie Chemnitz-Riesa entschieden, hauptsächlich weil solche, nächst ihrer bereits feststehenden Ausführbarkeit, die Linie Chemnitz-Zwickau womöglich für immer beseitigen soll.

Das unterzeichnete, mit dem übrigen Inhalt des Berichtes einverständene, Mitglied hat sich jedoch von dieser Ansicht trennen müssen und stellt den Antrag:

die zweite Kammer wolle in Verein mit der ersten Kammer vor endlicher Beschlussfassung über die Linie einer das Erzgebirge mit der Elbe und der sächsisch-bayerischen Eisenbahn verbindenden Binnenbahn in den Erblanden die hohe Staatsregierung ersuchen, die Ausführbarkeit der Linie von Chemnitz in der Richtung über Dederan und Freiberg nach Dresden

untersuchen, im Falle der Ausführbarkeit einen Kostenanschlag fertigen und das Resultat der nächsten Ständeversammlung vorlegen lassen.

Die Gründe dieses Antrags und meiner Trennung von der entgegengesetzten Meinung der Deputation sind folgende:

1) Da den, das Verkehrsleben mit dem Auslande sichernden Bahnen nach Baiern, Oestreich, Preußen mit Recht der Vorzug vor den Binnenbahnen in dem Maße zu geben, daß an Bauangriff bei einer der beiden, Chemnitz und Zittau hauptsächlich berücksichtigenden Binnenbahnen vor Ablauf der jetzigen Finanzperiode nicht gedacht werden kann, so ist, wenn die inwährende genaue Untersuchung der geraden Linie von Chemnitz nach Dresden deren Unausführbarkeit zeigen sollte, für die Linie Chemnitz-Riesa keine Zeit verloren.

2) Ist sie aber ausführbar — und sie wird es jedenfalls mit theilweiser Anwendung von Pferdekraft sein, — dann gewinnt durch ihre Ausführung nicht bloß ein außerdem schmerzlich vernachlässigtes Drittheil des Königreichs, nämlich die ganze von Zwickau bis Tharand südlich, in der Länge von 13, in der Breite von 4 bis 8 Meilen gelegene, mit ungefähr 500,000 Seelen bevölkerte Landesstrecke mit dem was jenseits nördlich dieser Linie ihr im meißner und leipziger Kreis sich näher als den schon gangbaren Eisenbahnen befindet, sondern auch insbesondere Chemnitz und Umgegend, da es, wie (s. Seite 4) unter 1. der Mittheilung des höchsten Decretes gezeigt, zwar über Zwickau, Werdau und Altenburg nach Leipzig nur eine halbe Meile näher als über Riesa nach Leipzig hat, hingegen an Nähe nach Dresden durch die zu neun Meilen bis dahin angenommene Linie in Vergleich mit der $9\frac{1}{2}$ Meilen langen Linie nach Riesa bei der $6\frac{1}{2}$ meiligen Bahntour von da bis Dresden, um 7 Meilen näher gerückt wird, da es sich nun mit der sächsisch-bayerischen Eisenbahn, mit Zwickau und seinen Kohlenwerken in unmittelbare Verbindung gesetzt sieht. Auf dieser geraden Bahnlinie gewinnt ferner alles, was vom meißner Kreis dies- und jenseit der Elbe, vom erzgebirgischen jenseits Chemnitz gelegen ist, das Voigtland und die Lausitz, durch Ersparung des 7 Meilen langen Umwegs von Dresden über Riesa nach Chemnitz und umgekehrt. Dabei ist aber allenthalben vorausgesetzt, daß von Chemnitz nach Zwickau eine Eisenbahn gebaut werde. Da jedoch dieß wenigstens für lange Jahre hinaus nicht in der Absicht der hohen Staatsregierung zu liegen scheint, die Mehrheit der Finanzdeputation aber, um für andere Bahnen Zeit und Mittel zu erhalten, auf das Entschiedenste durch den mit ihrer Beantragung der von jedem bekannten Straßenzuge abweichenden, künstlich gewählten Linie Chemnitz-Riesa verbundenen Vorschlag, für die von selbst gebotene Linie Chemnitz-Zwickau das Expropriationsgesetz zu verweigern, entgegengetreten ist, so stellen sich, wenn dieß Genehmigung fände, die Verhältnisse für alle diese Landestheile, ja für das ganze Königreich, mit alleiniger Ausnahme Leipzigs und der leipzig-dresdner Eisenbahngesellschaft, um so nachtheiliger heraus, denn man kann dann von Dresden über Zwickau in das Voigtland und in das südliche Deutschland und umgekehrt von da nach Dresden auf Eisenbahn — statt auf der nur 14 Meilen langen Tour von Werdau über Chemnitz, Freiberg — nur auf der 30 Meilen langen Bahnstrecke Werdau-Leipzig-Dresden mit dem, Geld- und Zeitaufwand mehr als verdoppelnden Umweg von 16 Meilen gelangen.

3) In der in den Eisenbahnmithheilungen erwähnten Denkschrift, welche eine Deputation von Chemnitz und an-