

deren Städten Seiner Majestät in einer Audienz vom 30. Juni 1842 überreicht hat, und von welcher Abdrücke in der Ständeversammlung vertheilt worden, ist ausdrücklich bemerkt, daß die Bahnlinie über Freiberg nach Zwickau die Zwecke der Verkehrs erleichterung, wie sie die Denkschrift entwickelt, am Vollkommensten erreichen würde, wenn sie ausführbar wäre. Und diese vermeintliche Unausführbarkeit ist es allein, welche die dort unterzeichneten Städte des Erzgebirgs, Annaberg, Frankenberg, Hohenstein, Marienberg, Stollberg, Wolfenstein und Schopau vernünftiger Weise hat bestimmen können, sich für eine Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa zu verwenden. Denn z. B. die entfernteste Stadt Annaberg, 5 Meilen von Chemnitz, 6 Meilen von Freiberg, hat über Chemnitz-Riesa nach Dresden 21 Meilen, über Freiberg nach Dresden aber nur 10 Meilen, die auf dem Eilwagen in 10 Stunden zurückgelegt werden, wird also schwerlich mit Zeit- und Kostenersparung, wenn nicht zugleich Geschäfte nach Chemnitz nöthigen, von jener künstlichen Linie Gebrauch machen, und dasselbe gilt mehr und weniger von allen den südlich und südöstlich von Chemnitz gelegenen Städten des Erzgebirgs, so daß, wenn man hinzunimmt, wie die $9\frac{1}{2}$ Meilen lange Linie Chemnitz-Riesa schon nach 3 Stunden von Mittweida das Erzgebirge verläßt, die gegen die Regel, von der Minderheit entlehnte Benennung dieser Bahn „erzgebirgische Eisenbahn“, wie wenn Chemnitz das Erzgebirge repräsentire, als Täuschung der hintangesetzten Landestheile erscheint. Um die Linie nicht die leipzig-meißner Eisenbahn — denn beide Landestheile würde sie in fast gleicher Länge durchschneiden — zu nennen, was sich besonders die Stadt Meissen verbitten würde, — müßte man sie die niederländische nennen, denn ins Erzgebirge würde sie eigentlich nur für Chemnitz eingeschoben, wo sie, wie in eine Sackgasse auslief. Der meißner und besonders der leipziger Kreis sind schon reichlich mit Eisenbahnen in einer Strecke von 20 Meilen versehen, der meißner erhält eine zweite in der nach der Lausitz und Schlesien, als daß diese Kreise etwa darum, weil die leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie in ihrem eigenen Interesse, wie es zu gehen pflegt, wenn Privatgesellschaften dergleichen Unternehmungen ohne Weiteres überlassen werden, es zu sehr mit der Grenze gehalten hat, Anspruch auf die Linie Chemnitz-Riesa hätten. Und der, ein Drittheil des Königreichs und der Bevölkerung und wohl mehr als zwei Drittheile der so einträglichen Staatswaldungen enthaltende, erzgebirgische Kreis sollte dagegen mit dem zweistündigen Eisenbahnschößling von Werdau nach Zwickau und jener Sackgasse von der meißner Grenze bis Chemnitz abgefunden werden, sollte, was andere unter seinem geborgten Namen wirklich haben, nur im Schilde führen?

Gewiß würden die genannten Gebirgsstädte und alle übrigen lediglich für die Linie über Dederan, Freiberg, wenn man sie ihnen nicht für unausführbar angegeben hätte, und nicht für die nach Riesa petirt, sie würden die in jener Adresse für die Verbindung des Auslandes mit dem Erzgebirge angegebenen Gründe, unter andern den,

„weil bei Anlage eines allgemeinen inländischen Eisenbahnsystems unter Bethheiligung der Staatskassen die Parität verletzt würde, wenn die zahlreichen Bewohner des Erzgebirges, welche nicht minder tributair sind, als die übrigen Landestheile, allein davon ausgeschlossen bleiben,“

lediglich für jene gerade natürliche, dem ganzen Erzgebirge,

und man kann nach Obigem wohl sagen, aller Welt zu flatten kommende geltend gemacht haben, und es ist nur zu bedauern, daß man von Freiberg aus das günstige Ergebnis der stattgehabten vorläufigen Terrainuntersuchung nicht bekannt gemacht, oder mehreren Gebirgsstädten zu gemeinschaftlicher Petition mitgetheilt hat. Sicher würden dann jene Städte sich von dem Antrag der Chemnitzer Adresse getrennt, oder Chemnitz würde sich in seinem Interesse wohl selbst für die gerade Linie nach Dresden ausgesprochen haben, während es jetzt von seinem Standpunkte aus mit bestem Grunde eine Eisenbahnverbindung um jeden Preis, und selbst um den mit der Linie nach Riesa verbundenen Preis der für alle Zukunft dadurch auf jene vernachlässigten Landestheile gewendeten gewerblichen Verödung begehrt, es wird aber, sobald ihm die viel günstigere Aussicht der Linie über Freiberg gegeben ist, hoffentlich und billig von der für die Andern im Erzgebirge verderblichen Richtung abgehen.

4) Läßt sich etwas Härteres, Widernatürlicheres denken, als unter Bethheiligung der Staatskasse, an welcher das dabei schmerzlich verletzte Drittheil des Königreichs verhältnißmäßigen Antheil hat, eine Bahnlinie beschließen mit der Bedingung und Folge,

a) daß sie nicht von Chemnitz nach Zwickau fortgesetzt werden dürfe, daß mithin

b) alles, was vom Erzgebirge diesseit Zwickau liegt, von der Verbindung mit der sächsisch-bayerischen Eisenbahn und den zwickauer Kohlenwerken ausgeschlossen werde, und

c) daß der eisenbahnlos gewordene Landstrich von mindestens 50 Quadratmeilen südlich zwischen Chemnitz und Dresden es für alle Zeit bleibe, während die übrigen Landestheile doppelt und dreifach mit Eisenbahnen, z. B. die fast nur halb so große, halb so bevölkerte Lausitz mit zwei zusammen 12 bis 14 Meilen langen versehen wären?

Ist nämlich einmal die unglückliche Wahl Chemnitz-Riesa getroffen, dann ist, selbst wenn die überraschendsten Erfindungen, aus der Zukunft Schooß austauchend, alle Bergschwierigkeit leicht beseitigten, an eine gerade Bahn zwischen Chemnitz und Dresden nimmer zu denken, denn sie würde die Linie Chemnitz-Riesa ertraglos machen. Obige drei Momente dürften aber allein schon den Stab über diese Linie brechen.

5) Jenes Unrecht vermag man gleichwohl durch Gestattung der Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau nur für die dortige Gegend zu mindern, nicht für die circa 50 Quadratmeilen zwischen Chemnitz und Dresden, weil man niemals einige Millionen Thaler wird verwenden wollen, um die mit einem Aufwande von 4 Millionen gebaute Chemnitz-Risaer Bahn um den größten Theil ihres Verkehrs zu bringen. Daß dieser Verlust die Folge davon wäre, ist um so mehr zu behaupten, da der Bahnanschluß an Schlesien von Dresden aus und die schon über Leipzig und Röhren vorhandene Eisenbahnverbindung mit Berlin die früher mit Preußen von Riesa aus beabsichtigte überflüssig und eben deshalb unausführbar macht. Es fehlt hiernach

6) der Linie Riesa-Chemnitz dieser hauptsächlichste Grund der Einmündung einer preussischen Bahn auf Riesa. So lange er bestand, so lange die Richtung der Südwestbahn für den Verkehr mit Süddeutschland nicht über Altenburg nach Leipzig genommen, so lange noch Riesa dabei in Frage war und diese Linie noch den Charakter einer Eisenbahnverbindung mit dem Auslande erhalten konnte, war sie insofern entschuldbar, als Regierung und Stände vom Anfang an darüber einverstanden gewesen, daß der Verbindung mit