

dem Auslande und dem Verhüten des Umgangenwerdens der Binnenbahnverkehr hintanzusetzen. Daß durch die Linie Zwickau-Chemnitz die wesentlichsten Interessen des so großen Landstrichs zwischen Chemnitz und Dresden verletzt würden, wäre durch die Nothwendigkeit des Anschlusses bei Riesa an das Ausland geboten gewesen. Mit dem gänzlichen Wegfall dieser Nothwendigkeit verschwindet auch der letzte Schein der Rechtfertigung jener Linie, so lange nicht die Unausführbarkeit der natürlichen geraden, jeder Erwägung, jeder gerechten und billigen Erwartung entsprechenden Linie Chemnitz-Dresden festgestellt, bis nicht, was freiberger Physiker und Techniker in ihrer erwähnten Schrift vom 30. August 1842 behaupten, widerlegt ist.

7) Chemnitz hat mit den für sich durch die vermeinte Unausführbarkeit der Linie Chemnitz-Dresden gewonnenen Gebirgsstädten in der bewußten Adresse und Denkschrift um die ganze Linie Zwickau-Chemnitz-Riesa, und nur auf den Fall, daß die sofortige Ausführung derselben unthunlich erscheine, daß vorzugsweise und zunächst die Abtheilung der Bahn von Chemnitz nach Riesa in Angriff genommen werde, gebeten, übrigens in der vorgängigen, dem Zwecke angemessenen Entwicklung den 9 Meilen langen Landstrich zwischen Chemnitz und Dresden, wie nicht vorhanden, ignoriert, wird die Gewährung dieses Gesuchs nur als Abschlagszahlung ansehen. Und wenn auch der im Interesse der sächsisch-baierischen Eisenbahn geschene Vorschlag der Mehrheit der Finanzdeputation, durch Verweigerung der Ausführung der schon früher gesetzlich begründeten Expropriation für den Tract Chemnitz-Zwickau, Genehmigung fände, so wird doch die hohe Staatsregierung mit einer der nächsten Ständeversammlungen dem dringenden Verlangen nach Verlängerung der Linie bis Zwickau nicht widerstehen können. Das Bedürfnis ist zu tief in den dortigen gewerblichen Verhältnissen und in dem Grade gegründet, daß — so sicher wird der Reinertrag sein — es der Mithilfe der Staatskasse zur Ausführung gar nicht bedarf. Eine Actiengesellschaft wird sich dafür bald finden, und so wird dem Einkommen der sächsisch-baierischen Eisenbahn dennoch der Nachtheil zugefügt werden, den eben die Mehrheit der Finanzdeputation mit jenem Vorschlag vermeiden will. Der Nachtheil bleibt aber derselbe, wenn sich auch der Staat bei diesem nach Herstellung der Linie Chemnitz-Zwickau gefürchteten Tract theiligt. Es bewährt dieß nur, in welche Verwickelungen und Widersprüche man bei Verlassen dessen geräth, was von örtlichen und sachlichen Verhältnissen geboten ist.

Hieran schließen sich folgende finanzielle und politische Gründe gegen die Linie Chemnitz-Riesa und für die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden oder vielmehr Zwickau-Chemnitz-Freiberg-Dresden in einer Weise, daß deren Hintanzetzung für ein höchst beklagenswerthes Ereignis, die unverhoffte Unausführbarkeit für eine unglückliche Naturwidrigkeit anzusehen, die um so empfindlicher die Gewährung der Privilegien der leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie in dem bewilligten Umfange bedauern ließe.

Frühere genaue Erörterungen haben herausgestellt, daß der Personen- und Güterverkehr auf der uralten Heer- und Landstraße über Plauen, Zwickau, Chemnitz, Freiberg, Dresden in das südwestliche und nordöstliche Deutschland um ein Drittheil stärker war, als der Verkehr zwischen Dresden und Leipzig. Und wie groß namentlich der Personenverkehr noch

jetzt ist, ob ihm schon die leipzig-dresdner Eisenbahn einen ansehnlichen Theil aus Chemnitz und der Umgegend entzogen hat, beweist, daß täglich von hier und Chemnitz eine Eilpost, eine Journaliere und drei, vier und oft noch mehrere Stellwagen gehen, die mehreren täglichen Stellwagen zwischen hier und Freiberg, die dreimal wöchentlich fahrende Diligence und die Stellwagen zwischen hier und Marienberg und Annaberg über Freiberg nicht zu geschweigen. Zwischen Naundorf, das $\frac{1}{2}$ Meile diesseits Freiberg liegt, und Dresden existiren wegen des starken Güter- und Personenverkehrs sogar zwei Parallelstraßen.

„Von der Größe des Personenverkehrsbedürfnisses“ — wie in der chemnitzer Denkschrift mit diesen Worten hervorgehoben wird — „giebt der Verkehr auf der leipzig-dresdner Bahn einen überraschenden Beweis in dem Umstande, daß dort, wo eine vorzugsweise an die Scholle gefesselte (?) Bevölkerung wohnt, dennoch nach den seitherigen Wahrnehmungen zwei Drittheile der Passanten auf der Bahnlinie den Zwischenverkehr bilden und nur $\frac{1}{3}$ den Weg der ganzen Linie von einer Hauptstadt zur andern einschlägt.“ Da nun der Personenverkehr zwischen Zwickau und Dresden, wie gedacht, weit stärker ist, als er zwischen Leipzig und Dresden vor der Eisenbahn war, da an jener Bahnstrecke nicht, wie an letzterer, um die Ausdrücke der Denkschrift zu brauchen, bloß eine an die Scholle gefesselte, sondern auch eine mit Fabrication und anderen Arbeiten als dem Landbau beschäftigte, zahlreiche, beweglichere Bevölkerung wohnt, so müssen die Resultate des Ertrags einer Eisenbahnlinie Zwickau-Chemnitz-Freiberg-Dresden noch ungleich günstiger sein, als die der leipzig-dresdner Eisenbahn, deren Rentabilität doch trotz der darauf verwendeten enorm hohen Bau Summe schon bedeutend genug und immer noch im Steigen ist.

Es läßt sich daher von der Linie Chemnitz-Zwickau, als der aus dem doppelten Grunde der Kürze und des leichteren Baues, folglich der früheren Beendigung wohl zuerst in Angriff zu nehmenden, zugleich in Hinblick auf den Steinkohlenbezug, mit unbedingter Gewißheit behaupten, daß sie nicht nur die Zinsen der Anlagekosten, selbst zu 4 Procent gerechnet, decken, sondern auch einen das Kapital in wenigen Lustern erstattenden jährlichen Ueberschuß gewähren werde, wogegen dieß bei der fast noch einmal so langen, um $\frac{1}{3}$ theurern Linie Chemnitz-Riesa sehr ungewiß ist, weshalb die chemnitzer Adresse die Ausführung dieser Bahn durch Privatunternehmung für unmöglich erklärt und dazu Garantie und Theilnahme Seiten des Staates, auch damit die richtige Linie gewählt werde, als unbedingt nothwendig erfordert hat. Die Chemnitz-zwickauer Linie bietet überdieß dem Staate den Vortheil, daß sie den Verkehr auf der sächsisch-baierischen Eisenbahn vermehrt, ihr alles das zuführt, was nach Leipzig und weiter will, und bestimmt ist, was aber außerdem auf der Linie Chemnitz-Riesa, der mit einer Thurn- und Taxis'schen Post vergleichbaren, dem Staate ganz fremden, weil auch mit Gütertransport beschäftigt, noch nachtheiligeren leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie zugewendet werden müßte. Aus obigen und denselben Gründen, welche der Unterzeichnete in der 342sten öffentlichen Sitzung des ersten constitutionellen Landtags am 22. October 1834 (m. s. Nachrichten vom Landtage S. 5981) entwickelte, die zwar leider keinen Anklang fanden, die aber alles, was seitdem bei jener Linie und anderwärts im Eisenbahnwesen geschehen und wahrzunehmen gewesen, gerechtfertigt hat, aus diesen Gründen und zugleich,