damit das auf so viele Seiten hin zu Eisenbahnactienunternehmung aufgefordert werdende Publikum nicht auch zu dieser kurzen Bahn in das Interesse gezogen werden müsse, wäre es weit besser, der Staat übernähme allein diesen nach künftigem Landtag zuerst zu beginnenden Bau, der wahrscheinlich schon ein Vierteljahrhundert nach seiner Vollendung von den, außerdem den Actieninhabern als Dividende neben den Zinsen von ihren Einschüssen zufallenden, Reinerträgen bezahlt sein und dann der Staatskasse ein reines, den Steuerpflichtigen zu Gute gehendes Einkommen von mehr als 120,000 Thlrn. — — (Betrag der Zinsen zu 4 Procent des Anlagekapitals) jährlich gewähren würde.

Anlangend demnächst die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden, so würde sie, weil schwieriger und weil im Fache des Eisenbahnwesens und der bewegenden Kräfte jedes Jahr neue Entdeckungen und Erfahrungen bringt, besser erst dann begonnen, wann die Linie Chemnitz-Zwickau fahrbar ist. Die Ungeduld derer, welche auf der chemnitz-riesaer Linie gleichzeitig das Können, sowohl nach Leipzig, als nach Dresden zu fahren, sich gegeben haben wollen, mögen folgende Betrachtungen heben:

a) würde die Bahn von Chemnitz nach Zwickau nur 6 Meilen lang, wohl zwei Jahre eher, als die $9\frac{1}{2}$ Meilen lange Bahn nach Riesa fertig sein, man folglich um so viel eher nach Leipzig und Altenburg und in das südliche Deutschland fahren können;

b) braucht man auf Eil- und Stellwagen nur 8 bis 12 Stunden Zeit von Chemnitz bis Dresden, auf der 16 Meilen langen Bahnlinie von Chemnitz über Riesa bis Dresden würden zwar nur 4 bis 5 Stunden nöthig sein, auf diese Zeitdifferenz von nur 3 bis 4 Stunden kommt aber in den seltensten Fällen etwas an;

c) wird das zwei- bis dreijährige längere Warten auf die chemnitz-dresdner Bahn reichlichst dadurch gelohnt, daß man dann für alle Zukunft in 2 bis 3 Stunden nach Dresden fährt.

d) Einen nicht minderen Lohn für jeden patriotisch Gesinnten finde ich darin, daß nicht nur die chemnitz-zwickauer, sondern hoffentlich auch die chemnitz-dresdner Linie, ihrer Schwierigkeiten ungeachtet, wenn schon später, dem Staate ein reines Einkommen gewähren und in die Klasse der Staatsgüter bei dem Einnahme-Budjet treten wird.

Der Personenverkehr wird nach dem vorgängigen Anschluß an die sächsisch-baierische Eisenbahn auf der Linie Chemnitz-Dresden, wie schon bemerkt, so ausnehmend groß sein, daß er in Verbindung mit dem Einkommen von Gütertransport, welcher doch einigermaßen mit dem Personenverkehr in Verhältniß steht, die Zinsen des Anlagekapitals, sobald einmal die damit in Verbindung stehende Ausführbarkeit festgestellt ist, gewiß decken, einen Ueberschuß geben und in jeder Hinsicht die Vergleichung mit der Rentabilität der 6 Meilen längeren leipzig-dresdner Eisenbahn aushalten wird. Denn verhältnißmäßig mehr, als diese Bahn, die den Voranschlag um das Doppelte überstieg, auf welcher die seitdem gemachten Erfahrungen und Fortschritte nicht benutzt werden konnten, wird sie gewiß schon darum nicht kosten, weil ihr diese bereits errungenen und im Verlauf mehrerer Jahre, ehe sie in Angriff kommt, noch zu gewinnenden Vortheile zu Statten kommen. Eben so sicher wird aber nach allen Anzeichen ihr Verkehr und Einkommen die Vorausberechnung vielfach übersteigen, wie dieß bei der leipzig-dresdner Eisenbahn der Fall ist, wo mehr als Verachtfachung des erwarteten Personenverkehrs wahrzunehmen.

Die Actionairs dieser Bahn sind es allein, welche Ursache haben, die Wahl der Linie Chemnitz-Riesa dringend zu wünschen, denn sie wird ihnen rechts nach und von Dresden, links nach und von Leipzig den von der geraden Linie Zwickau-Chemnitz-Dresden widernatürlich und zu schmerzlicher Beeinträchtigung jener mehrerwähnten Landesstrecke abgelenkten, ausnehmend großen Verkehr zuführen, wird die Rente und den Werth ihrer Actien mehr als verdoppeln; auf wessen Kosten anders, als auf die jener Landesstrecke und zugleich des Staates, dem dann für immer die Gelegenheit benommen ist, was er etwa an seinem Einkommen von der baierisch-sächsischen Eisenbahn verliert, mehrfach auf der Linie Zwickau-Chemnitz-Dresden wieder zu gewinnen, ein rentables Staatsgut an solcher und somit für die Zukunft die Mittel zu Beherrschung des Eisenbahnwesens im Volksinteresse in derselben Maße zu erlangen, wie er sie über den Straßenbau ausübt. Er wird, was der Unterzeichnete schon im Jahre 1834 (m. s. S. 5983 der Nachrichten vom Landtage) als einen der Gründe für den Bau der leipzig-dresdner Eisenbahn auf Staatskosten anführte, keine Ueberschüsse einträglicher Bahnen auf Anlegung solcher zu verwenden haben, deren Ertrag den Aufwand kaum deckt, die aber die Gewerbe und das in Vervollkommnung fortschreitende Eisenbahnwesen früher oder später, Widerstrebens ungeachtet, auch fernerhin für den inneren Verkehr unabweislich gemüßigen dürfte.

8) In den Regierungsmittheilungen wird S. 2 auf die Unzuträglichkeiten aufmerksam gemacht, welche daraus hervorgehen, daß nothwendig an der äußersten Landesgrenze in Leipzig der Brennpunct des sächsischen Eisenbahnnetzes liege, daß daher, weil die beiden vorhandenen Eisenbahnen sich an der östlichen und westlichen Landesgrenze hinziehen, und den Haupttheil des Landes unberührt lassen, das Land folglich an den Vortheilen der jetzigen Eisenbahnen in einem sehr ungleichen Verhältniß theilnehme, und S. 4 wird bemerkt, wie durch die Linie Zwickau-Riesa, oder besser Zwickau-Dresden, das sächsische Eisenbahnsystem erst inneren Zusammenhang und eine gewissermaßen geometrische Regelmäßigkeit gewinne, indem durch diese Linie die Basis des durch die Hauptlinien gebildeten Dreiecks geschlossen und fast jeder Ort des Landes in den Bereich einer Eisenbahn gebracht wird. Dieß kann aber nur, wie gezeigt, von der Linie Zwickau-Dresden zugestanden werden, denn, wie die Karte von Sachsen ausweist, die Linie Zwickau-Riesa bildet ein Dreieck, außerhalb welchem zwei Drittheile der Erblande liegen, die Linie Zwickau-Dresden hingegen ein Dreieck, von dessen einem seiner drei Schenkel fast kein Landestheil entfernter, als der andere ist, das folglich den Anforderungen der Gerechtigkeit und Gleichheit und des Verkehrsbedürfnisses allein entspricht, während die Lausitz sich durch die schlesische und zittauer Eisenbahn bezüglich noch besser bedacht findet. Besonders aber ist der leipziger und meißner Kreis gegen das Erzgebirge immer noch in großem Vortheil nicht bloß dadurch, daß sie auf zwei, drei Seiten hin Eisenbahnlinien haben, der erzgebirgische nur die zwickau-dresdner, sondern auch dadurch, daß die Städte an der böhmischen Grenze um zwei bis drei Meilen entfernter davon liegen, als die von jeder Eisenbahn entferntesten Städte jener Kreise; ein Mißverhältniß, das sich aber, wie gezeigt, mit der Linie Zwickau-Riesa gegen jene Grenzstädte verdoppeln würde. Diese Linie wäre die Wiederholung des obgerügten Uebelstandes, daß beide jetzt vorhandene Eisenbahnen an den Gren-

SLUB
Wir führen Wissen.