

Dresden, ja die Hindernisse haben sich so groß herausgestellt, daß sie einen, die noch nicht vierstündige Entfernung mehr als verdoppelnden Umweg und nach S. 6 der Regierungsmittheilungen einen, der 6 Meilen langen Linie Chemnitz-Zwickau gleichen Aufwand von 2,500,000 Thaler erfordert. Gleichwohl ist es nur eine Binnenbahn, die nicht, wie die Linie Zwickau-Dresden, die Verbindung mit dem Auslande auf zwei Seiten und zwar in geradester Richtung vermittelt. Was wird nun für diese auf Pferdekraft allerdings mit weit geringerem Aufwande zu bauende Linie angeführt? Erstlich Bittau habe durch den Zollanschluß gelitten. Als ob dabei nicht die Gebirgsstädte Frauenstein, Sayda, Olbernhau, Böblitz, Marienberg, Annaberg und sämtliche Grenzstädte des durch die Linie Chemnitz-Riesa umgangen werdenden Theils des Erzgebirges ebenfalls gelitten hätten! Ferner: Bittau und Umgegend sei gewerb- und volkreich. Ist nun auch nicht, wie in dortiger Gegend, in jenem Erzgebirgstheil die Fabrikbevölkerung ganz so dicht zusammengedrängt, so übersteigt doch diese zwischen Chemnitz bis mit Dederan ebenfalls dem Fabrikwesen angehörige, so wie die übrige, nicht

Für die Linie Chemnitz-Riesa.

Sie vermittelt den Verkehr mit Leipzig und Dresden und weiter.

Sie wird wegen der Lebhaftigkeit dieses Verkehrs rentabel sein.

Sie wird Chemnitz und Umgegend mit Getreide aus dem Niederlande versorgen.

Sie erspart für immer oder doch auf lange Zeit den 6 Meilen langen Bau von Chemnitz nach Zwickau.

Sie erspart mithin dem Staate die Vermittlung eines Aufwandes von 2½ Millionen Thaler für immer, oder doch auf lange Jahre hinaus.

Sie durchschneidet das Land, dient als Basis eines Dreiecks, schließt fast den von der leipzig-dresdner und sächsisch-baierischen Eisenbahn gebildeten Winkel.

Sie gleicht so den Nachtheil aus, daß die gedachten beiden Bahnen sich fast an den Grenzen hinziehen und einen großen Theil des Landes außer Berührung mit sich lassen.

Ihre Ausführbarkeit steht fest.

minder thätige Bevölkerung dieses mehrfach größeren, zum Theil auch gewerbreichen Gebirgstheils mit seinen vielen Städten die Bevölkerung jener Gegend mehrere Male. Und wenn die Deputation ferner für die Linie Löbau-Bittau auf die industrielle Bevölkerung des Nachbarlandes Böhmen, auf Reichenberg und Umgegend Rücksicht nimmt, die diese Zweigbahn mit lebhaft und rentabel machen helfen würde, so ist zu antworten, daß wir nicht die Staatskräfte zu Bequemlichkeit und Vortheil des Auslandes anwenden wollen. Bittau liegt von Löbau nur 2 Meilen. Diese Entfernung wird aber für groß genug gehalten, um mit einem, sie fast verdoppelnden, Aufwande eine Eisenbahn, sogar ohne Mittheilung, anzulegen. Für die circa 12 Gebirgsstädte hingegen sollen die 4, 6 bis 12 Meilen bis zu den Bahnen in Chemnitz und Dresden nicht zu weit sein, um deshalb, nicht etwa allein für sie, nein auch im Interesse aller Welt, außer der leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie und etwa Leipzigs, von Chemnitz nach Dresden zu bauen!

Fassen wir nun die Gründe für und wider in Gegenüberstellung zusammen.

Für die Linie Zwickau-Dresden.

Sie thut dasselbe noch weit besser und zwar von Chemnitz aus gerechnet mit Ersparung eines Umwegs von sieben Meilen nach Dresden, einer halben Meile nach Leipzig.

Diese wird es in noch weit höherem Grade sein, da sie nicht nur einen Theil des Verkehrs auf der leipzig-dresdner Eisenbahn, sondern auch den starken Personenverkehr aus der bevölkerten gewerbreichen Umgegend einer 13 Meilen langen Strecke an sich zieht.

Sie wird dasselbe theils durch sich selbst, theils von der Elbe aus und nicht bloß für Chemnitz und die zudem fruchtbare Umgegend, in dessen Nähe sich ohnehin das kornreiche Altenburg befindet, sondern für das ganze Erzgebirge thun.

Sie befriedigt durch die Verbindung mit Zwickau ein dringendes unabweisliches Bedürfnis und tritt an die Stelle des uralten geraden, das nordöstliche Deutschland mit dem südlichen verbindenden Straßenzugs, überhebt des dem Eisenbahngebrauch so hinderlichen Frachtumladens.

Da die Bahnstrecke Chemnitz-Zwickau, wenn sie anders sich in längstens einem Menschenalter aller Wahrscheinlichkeit nach nicht selbst bezahlen wird, doch mindestens die Zinsen des Anlagekapitals reichlich einbringt, so ist diese Ersparnis mehr, als werthlos.

Sie vollendet, was jene unvollständig läßt, stellt ein über die Erblande gelegtes Dreieck her, das alle Theile unter sich und mit dem Auslande in unmittelbare Verbindung setzt, von welchem keine Stadt über fünf Meilen entfernt ist.

Sie nur thut dieß, während jene nur 1½ Meile des Erzgebirges durchläßt, dann 8 Meilen weit im leipziger und meißner Kreise bis Riesa läuft, und sich von den meisten der 43 Städte des Erzgebirges 4 bis 8 Meilen entfernt hält.

Ihre Ausführbarkeit von Zwickau bis Chemnitz steht auch fest; nun ist zwar im Jahre 1835 die Strecke von da bis Dresden unausführbar gefunden worden, das Gegentheil wird aber nach einer vorläufigen Untersuchung von 1842 behauptet und die seitdemige mehrere Ausbildung der Eisenbahnkunde läßt dieß bei der, selbst sehr hohen Aufwand tragenden, präsumtiven Rentabilität der Strecke nicht bezweifeln.