

Für die Linie Chemnitz-Riesa.

Nur für sie und weder für die ganze Linie Zwickau-Dresden, noch für die Theillinie Chemnitz-Dresden ist unterm 30. Juni 1840 petirt worden, und unter den Petenten sind die Gebirgsstädte Annaberg, Frankenberg, Hohenstein, Marienberg, Stollberg, Wolkenstein, Zschopau.

Chemnitz ist die Hauptstadt des erzgebirgischen Kreises, die zu ihr führende Eisenbahn setzt also diesen Kreis mit allen Eisenbahnen in Verbindung.

Der Unterzeichnete hat nichts den nebenstehenden Momenten gegenüberzustellen, und muß erwarten, ob dieß Andere bei der Discussion thun werden.

Für die Linie Zwickau-Dresden.

Dieser Petition liegt die irrige Voraussetzung der Unausführbarkeit der Linie Chemnitz-Dresden zum Grunde. Ohne diesen Irrthum wäre die Mitunterzeichnung der übrigen Gebirgsstädte, gelindest gesagt, schlechterdings unerklärbar.

So lautet allerdings die Denkschrift der Adresse vom 30. Juni v. J. Hiernach bedürfte es, weil Dresden als Haupt- und Residenzstadt des Landes schon eine Eisenbahn hat, überhaupt weiter keiner Eisenbahn. In dieser Hinsicht repräsentirt aber Dresden das Königreich so wenig, als Chemnitz jenen Kreis, wenn man ihr auch das Prädicat seiner Hauptstadt, weil der bevölkertsten, ließe.

Sie ist es allein, welche die dem Staate durch die der leipzig-dresdner Eisenbahngesellschaft ertheilten unbedingten Privilegien entgangene volle Herrschaft über das Eisenbahnsystem für die nächste Zeit zum Theil, in späterer Zeit wohl ganz wieder zu gewinnen vermag, weshalb man sich besonders auf das unter 7. 8. 9. Entwickelte bezieht.

Sie hindert, daß das Einkommen dieser dem Staate fremden, aus unbekanntem, meist ausländischen Mitgliedern bestehenden Gesellschaft nicht durch die Linie Chemnitz-Riesa beinahe verdoppelt und durch die Linie Zwickau-Riesa wohl mehr als verdoppelt, und somit Fremden ein Gewinn, den der Staat selbst machen, mit welchem er mancherlei mit den Eisenbahnen für verschiedene Gewerbe verbundene Nachtheile mittelbar in Steuererleichterung und sonst ausgleichen könnte, zugeführt wird.

Sie stellt hauptsächlich in Aussicht, jenes fremde Element, indem sie es nicht weiter immer tiefere Wurzel fassen läßt, einstmals ganz zu beseitigen.

Sie entspricht den gerechten Anforderungen und den Verkehrsbedürfnissen der zwischen Chemnitz und Dresden links und rechts bis an die böhmische Grenze gelegenen, bei dieser Linie betheiligten Landesstrecke von circa 50 □ Meilen und 300,000 Bevölkerung, die sich außerdem über schmerzliche Vernachlässigung um so mehr zu beklagen hätte, wenn sie auf das hinblickt, was für die Lausitz von Bittau bis Ebbau unter minder gebieterischen Umständen geschehen soll.

Anstand mit Beschlußfassung für die Linie Chemnitz-Riesa, bis die Aus- oder Unausführbarkeit der Linie Chemnitz-Dresden fest steht, ist um so nothwendiger, da bei sich später zeigender Ausführbarkeit der 3,500,000 Thaler kostende Mißgriff mit seinen schädlichen Folgen nicht wieder gut gemacht werden kann.

Durch alles Obige dürfte des Unterzeichneten Antrag auf den ohnehin, wie unter 1. gezeigt, mit keinem Zeitverlust für die Ausführung verbundenen Anstand mit der Beschlußfassung über die Linie Chemnitz-Zwickau vollkommen gerechtfertigt sein.

Was ihn dazu bewegt, sind wenigstens nicht Localinteressen für Freiberg, dessen hauptsächliches Gewerbe, der Bergbau, seiner Natur nach der Eisenbahnverbindung wenig bedarf, sondern es sind die Interessen des ganzen mehrerwähnten, nur einen Theil seines Wahlbezirkes enthaltenden Landstrichs; es sind dieselben Motiven, welche ihn zum entschiedensten Gegner der Concession an die leipzig-dresdner Actiengesellschaft machten. Verhüllt seine schwache Stimme auch diesmal wirkungslos, zieht sie ihm wohl gar Anfeindung zu, so beruhigt er sich, wie schon bei anderer Gelegenheit, mit dem Bewußtsein der Pflichterfüllung. Die Zeit anderer Ueberzeugung und das Bereuen wird gewiß (wie bei den vermeinten Ersparnissen der auch von ihm bekämpften Kettenvermessung des Landes ohne Chartirung), aber zu spät kommen.

Sachße.