

Schon die ständische Schrift vom 20. Juni 1840 gedenkt der Nothwendigkeit, daß das gewerbthätige Erzgebirge mit einer Eisenbahn verbunden werde, und um dem südwestlichen Theile des Gebirges den Anknüpfungspunct an eine Eisenbahn zu erleichtern, ist der sächsisch-baierischen Eisenbahngesellschaft der Bau einer Zweigbahn von Verdau nach Zwickau zur Pflicht gemacht worden; diese Bahn endet am Fuße des Gebirges und läßt die meisten gewerbreichen Orte desselben noch in ziemlicher Entfernung.

Dermalen versteht man unter einer erzgebirgischen Verbindungsbahn eine Bahn, welche von Chemnitz

- a) entweder in der Richtung auf die sächsisch-baierische Bahn,
- b) oder in der Richtung auf die dresdner-leipziger Bahn,
- c) oder in beiden Richtungen zugleich,

zu führen sein würde. Die Bahn unter b. so wie die unter c. (von Chemnitz aus) könnten entweder von Chemnitz über Mittweida zwischen Geringswalda und Waldheim hindurch, über Hartha, Döbeln, in geringer Entfernung von Lommatzsch und Mügeln, über Stauchitz und Seerhausen nach Riesa, wo der Anschluß an die leipzig-dresdner Bahn erfolgen würde, oder der jetzigen Hauptstraße mehr folgend über Freiberg und Tharand nach Dresden gerichtet werden.

Die sub a. gedachte würde ihre Richtung von Chemnitz nach Zwickau mit einem bedeutenden Umwege, auf welchem einige der gewerbreichsten Orte der fürstlich schönburgischen Reccessherrschaften berührt werden würden, nehmen, und sich hier an die sächsisch-baierische Bahn anschließen.

Bedarf die Frage: ob überhaupt eine solche Verbindungsbahn im Landeswohl gefordert werde? hier nicht erst eine Beantwortung, da sie solche schon in der obangezogenen ständischen Schrift gefunden hat, so kann man sich sofort zur Begutachtung der erwähnten einzelnen Richtungen wenden.

Die hohe Staatsregierung hat in der Decretsbeilage (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 3—5) die Gründe, welche für oder gegen die angegebenen einzelnen Richtungen sprechen, sorgfältig zusammengestellt, sie hat nur einen der unter a. und b. benannten Tracte für nothwendig erachtet, und hält eine Verbindung von Zwickau zur Elbe nicht durch Nothwendigkeit geboten.

Unter den bleibenden beiden Richtungen hat dieselbe der von Chemnitz nach der leipzig-dresdner Bahn, und zwar, weil dem Bau über Freiberg fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen würden, nach Riesa den Vorzug gegeben.

Mit dieser Wahl stimmt das Gesuch, welches in dem (S. 20, 21, Nr. 1. des Anh.) jenseitigen Berichte auf gezählten Petitionen ausgesprochen worden ist, überein, und die zweite Kammer hat sich nicht minder auf den Vorschlag der Majorität ihrer berichterstattenden Deputation für diese Richtung ausgesprochen.

Die unterzeichneten Deputationen treten in ihrer Gesammtheit der Ansicht bei, daß zur Zeit nur einer der mehrgedachten beiden Tracte in das Eisenbahnsystem aufzunehmen sein wird.

Die Majorität entscheidet sich hierbei für die Richtung Chemnitz-Riesa, die Minorität dagegen macht den Antrag, welcher in dem dem jenseitigen Bericht beigefügten Separatvotum enthalten ist, und dahin lautet:

die Ständeversammlung wolle vor endlicher Beschlusfassung über die Linie einer mit der Elbe und der sächsisch-baierischen Eisenbahn verbindenden Bin-

nenbahn in den Erblanden die hohe Staatsregierung ersuchen, die Ausführbarkeit der Linie von Chemnitz in der Richtung über Deberan und Freiberg nach Dresden untersuchen, im Falle der Ausführbarkeit einen Kostenanschlag fertigen und das Resultat der nächsten Ständeversammlung vorlegen lassen,

insoweit zu dem ibrigen, als sie die Richtung von Chemnitz nach Dresden zur Zeit noch nicht ausgeschlossen, sondern die definitive Beschlußnahme bis nach einer angestellten Erörterung über die Ausführbarkeit dieser Richtung ausgesetzt wünscht.

Ein Mitglied der Minorität wird seine Meinung in einem Separatvotum darlegen.

Was zunächst die Frage anlangt: ob dem dringenden, unabweisbaren Bedürfnisse genügt wird, wenn sich der Staat nur für einen der beiden Tracte (entweder von Chemnitz nach Zwickau, oder von Chemnitz an die Elbe) betheiligt? so dürfte sie durch das, was in der Regierungsvorlage deshalb angeführt worden ist, und was die jenseitige Deputation in ihrem Berichte (Nr. 1. des Anhangs, S. 19) darüber sagt, ihre bejahende Beantwortung finden.

Es wird sich diese Ansicht bei Begutachtung der gewählten Richtung selbst noch mehr rechtfertigen.

Im Betreff der letzteren glaubt man sich im Allgemeinen ebenfalls nur auf die Decretsbeilage und den jenseitigen Bericht beziehen zu dürfen. Unbezweifelt muß es für die Stadt Chemnitz und seine dichtbevölkerte gewerbthätige Umgegend von hoher Wichtigkeit sein, auf möglichst kurzem Wege mit der sächsisch-schlesischen und böhmischen Bahn (mit dieser hauptsächlich wegen Triest) so wie mit der Elbe in Verbindung zu kommen, da hierdurch der Verkehr nach allen Richtungen hin sich öffnet und wesentlich erleichtert wird.

Während bei der Wahl eines Bahnzuges nach der Elbe und insonderheit nach Riesa die Verbindung mit der Süd-Südost- und Nordbahn hergestellt wird, vermittelt die Richtung nach Zwickau nur die Verbindung mit der sächsisch-baierischen, und in gleicher Entfernung, wie bei der ersteren, die mit der Nordbahn, und nur erst mit einem großen Umwege, mithin unter Vertheuerung der Transportkosten, mit der schlesischen und böhmischen Bahn.

Den zwischen Chemnitz und Zwickau gelegenen Orten wachsen dieselben Vortheile zu, denn bei ihrer Nähe von den Städten Chemnitz, Zwickau und Grimmitzschau finden sie sehr bald den Anschluß an die gesammten in das Ausland führenden Eisenbahnen.

Noch wichtiger erscheint aber diese Richtung für das Obererzgebirge. Das ganze Erzgebirge bleibt von einer in seine Mitte führenden Eisenbahnverbindung völlig ausgeschlossen; durch obigen Tract, in Verbindung mit der zwickau-verdauer Zweigbahn, wird für alle Theile desselben die Entfernung von irgend einem Anfangspunct etwas gemindert und zugleich die Benutzung der schlesischen und böhmischen Bahn erleichtert.

Daß aber die Verkehrs- und Handelsinteressen in diesem Landestheile diese Verbindung und namentlich die erleichterte Benutzung der leipzig-dresdner Bahn, sowohl wegen Leipzig selbst, als wegen der beginnenden Nordbahn besonders ersprießlich sein muß, davon zeugt das aus so vielen Orten gestellte gleichlautende Gesuch, und dieß hat auch durch die geäußerten Wünsche einzelner Geschäftsmänner aus jenen Gegenden, die Mitgliedern der Deputationen zugekommen sind, Bestätigung erhalten.