Wenn nun schon nach Obigem der Anschluß dieser Verbindungsbahn bei Riesa an die leipzig-dresdner Bahn, wegen der nähern Verbindung mit Leipzig, der erwünschtere sein muß, und wenn schon diese Richtung den Vortheil darbietet, daß sie durch getreidereiche Gegenden führt, und so zugleich den Getreidebezug erleichtern wird, so dürften doch vielleicht andere Rücksichten den Zug von Chemnitz nach Dresden vorzüglicher erscheinen lassen können und sie würden die Deputationen in ihrer Mehrheit bewogen haben, eine Erörterung dieser Linie zu bevorworten, hätte man nicht aus mitgetheilten Angaben über die Localverhältnisse die Ueberzeugung erlangt, daß eine solche Erörterung eine kostspielige und doch fruchtlose Arbeit sein würde.

Aus einer von einem Verein zu Freiberg, welcher sich für diesen Tract lebhaft interessirt, und von dem man deßhalb erwarten kann, daß er die günstigsten Verhältnisse dargestellt hat, an das Ministerium des Innern gemachten Eingabe mögen folgende Angaben eine Erwähnung finden:

> Es würde von Tharand aus das Ansteigen über $\frac{1}{10}$ betragen, das Bobritzschthal in einer Länge von 10,000 pariser Fuß und in der Mitte 150 Fuß Höhe zu überdämmen, dann die Mulde mit einer 200 pariser Fuß hohen und 8,500 pariser Fuß langen Brücke zu überschreiten, das Striegisthal in einer Höhe von 170 pariser Fuß und einer Länge von 4,000 Fuß zu überbrücken, ferner noch ein Tunnel von 5 bis 6,000 Fuß anzulegen, und bei Hausdorf eine anderweite Ueberdämmung einiger bedeutender tiefer Schluchten nöthig sein.

Obschon ein Ansteigen, wie das obige, nach dem Gutachten aller Techniker, mit Dampfkraft nicht zu überwinden, und deßhalb schon von dieser Richtung abzusehen ist, so würde doch — wollte man auch die Möglichkeit der Ausführung zugeben — dieser ganze Bau einen so enormen Kostenaufwand verursachen, daß an eine Rentabilität nie zu denken wäre und die Geldopfer würden mit dem Nutzen der Bahn außer allem Verhältniß stehen.

So ungern man auch die bestehenden Nahrungs- und Gewerbsverhältnisse gestört sieht, was durch die Richtung Chemnitz-Riesa geschehen muß, so blieb doch unter den gegebenen Verhältnissen keine andere Wahl übrig. —

Für die gewerbreichen Orte in der Richtung nach Dresden hin, als Zschopau, das Zschopau- und Flöhathal ist es hinsichtlich der Nähe gleich, welcher Tract gewählt wird, da Chemnitz allemal für sie der Anschlußpunct sein wird; für den freiberger Bergbau kann aber die Nähe der Eisenbahnverbindung nur wenig Nutzen gewähren.

Der Kostenanschlag beträgt:

Linie Chemnitz-Riesa, $9\frac{1}{2}$ Meile, 3,500,000 Thlr. — —
Linie Chemnitz-Zwickau, 6 Meilen, 2,500,000 Thlr. — —
die Nähe in gerader Linie von Chemnitz nach Zwickau beträgt nur 4 Meilen.

Referent Bürgerm. Schill: Es würde nun hier das Separatvotum vorzutragen sein.

Freiherr von Friesen: Da es den Herrn Referenten zu sehr ermüden möchte, so werde ich es vortragen: Es lautet so:

Separatvotum.

In der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 ist unter andern auch der Antrag enthalten, daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Baiern, falls dasselbe nicht etwa ohnehin davon berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn in geeignete Verbindung gesetzt werden möge, und daß die Ausführung dieser Eisenbahnen zwar Privatgesellschaften zu überlassen, jedoch dabei Seiten des Staates nach Befinden durch Uebernahme eines im Voraus zu bestimmenden Antheils am Actienkapitale und sonst unter gewissen für angemessen erachteten Modalitäten mitzuwirken sein werde.

Es ist also die Wichtigkeit der Eisenbahnverbindung für das Erzgebirge nicht nur im Allgemeinen, sondern auch in der Maße anerkannt, daß man bei deren Ausführung selbst eine Mitwirkung des Staates beantragte.

Seit diesen Anträgen ist nun die Verbindung Sachsens mit den wichtigsten Eisenbahnen Deutschlands durch Verträge in solcher Weise sicher gestellt worden, daß seine Bedürfnisse in Beziehung auf den Verkehr mit dem Auslande für fast vollkommen befriedigt anzusehen sind, indem nur noch nach einer Richtung hin, nach dem Westen, eine nähere Verbindung mit der projectirten thüringischen Eisenbahn bei Dürrenberg zu wünschen übrig bleibt. Es lassen sich nicht nur die Zeitpuncte berechnen, in welchen die beschlossenen Hauptbahnen für den Verkehr geöffnet werden können, sondern auch wenigstens mit ungefährer Gewißheit die Summen, welche nöthig sein werden, um den großen Plan auszuführen und mit welchen der Staat sich zu betheiligen haben wird, um so großen mit Privatkräften allein nicht möglichen Unternehmungen zu Hülfe zu kommen.

Es bleibt, wenn dieselben vollständig zum Ende gebracht sind, oder wenigstens die Baue so vorgeschritten sind, daß an der gänzlichen Vollendung nicht mehr zu zweifeln ist, der Regierung und den Ständen nur noch zu erwägen übrig, auf welche Weise das Inland selbst, von den großen, Sachsen mit dem Auslande verbindenden Hauptbahnen am Besten Nutzen ziehen könne, welche bedeutende Städte und Gegenden des Inlandes man mit jenen Hauptbahnen in Verbindung zu bringen habe, und zwar auf welchen Tracten.

Für eine Verbindung des Erzgebirges mit der baierischen Eisenbahn haben sich bereits die Stände ausgesprochen, auch die Staatsregierung weist die Wichtigkeit einer solchen Verbindung in der Beilage zum hohen Decrete vom 8. Februar 1843 (s. Nr. 1. des Anhangs, Seite 4) mit gewichtigen Gründen nach und spricht sich (s. Nr. 1. des Anhangs Seite 5) nach Erwägung aller Gründe für und wider dahin aus, daß es am Zweckmäßigsten sein werde, eine Verbindung des Erzgebirges mit einer Hauptbahn nicht durch einen Anschluß an die baierische Eisenbahn, sondern durch eine Zweigbahn, welche von Chemnitz über Mittweida, Hartha und Döbeln nach Riesa geführt werden soll, in Ausführung zu bringen. Diese Bahn wird $9\frac{1}{2}$ Meile lang sein, (s. Nr. 1. des Anhangs, Seite 4), soll mit einfachem Gleise nach einer frühern Mittheilung 3,258,422 Thlr. 2 ngr. 6 pf., nach einer spätern (s. Nr 1. d. Anh. Seite 6) aber 3,500,000 Thaler — — kosten und ist von einer schon seit dem Jahre 1836 bestehenden Actiengesellschaft zu Chemnitz, welche bereits 3 Millionen Thaler gezeichnet und 3 % eingezahlt hat, sehr dringend in Anregung gebracht und für diejenige Linie erklärt worden, auf welcher die Verbindung des Erzgebirges mit den ins Ausland führenden Bahnen am Vollkommensten hergestellt werde.

Eine andere Zweigbahn hält man zur Verbindung der Stadt Zittau und seiner gewerbreichen Umgegend mit der schlesischen Bahn bei Löbau für nöthig (s. Nr. 1. des Anhangs, Seite 5 flgd. und 10). Da jedoch die vereinigte erste und zweite

SLUB
Wir führen Wissen.