

und Chemnitz, deren vorläufige Ergebnisse ebenfalls mitgeteilt werden, bemerken sie, daß sie, trotz der nachgewiesenen Bauwürdigkeit und Nothwendigkeit der von ihnen befürworteten Eisenbahn, doch davon absähen, schon jetzt die Ausführung derselben auf Staatskosten zu beantragen, sondern sich beschieden, daß der Angriff derselben erst nach Vollendung der sächsisch-bayerischen und sächsisch-böhmischen Staatsseisenbahnen erfolge. Irgend eine wesentliche Abweichung aber von der von Krausch vorgeschlagenen Richtung von Dresden nach Freiberg, des einträglicheren Theiles der Bahn, sei den örtlichen Verhältnissen nach nicht denkbar, und bei dem großen Interesse, welches das östliche Gebirge an deren baldiger Ausführung als Ausgleichung der bisher erlittenen Zurücksetzung nehme, glauben sie folgende Anträge stellen zu dürfen:

- 1) daß die Bahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz jedenfalls als wesentlicher Bestandtheil in das sächsische Eisenbahnnetz aufgenommen werde, welches nur erst durch sie und deren Fortsetzung von Chemnitz nach Zwickau zu wirklicher Vollendung gelangen kann;
- 2) daß noch auf diesem Landtage für diese Linie ein Auskaufgesetz zur Berathung und Genehmigung vorgelegt werde;
- 3) daß dann unverzüglich die Strecke von Dresden bis über Tharandt hinaus ausgekauft und in Angriff genommen werde,

und ferner mit Hinsicht auf die von Krausch als möglich angedeutete Verbesserung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahnlinie,

- 4) daß vorerst für den Fall der völligen Uebernahme der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn auf die Staatscasse,
 - a) die Frage über die Vorzüglichkeit des vorgeschlagenen Bahnbaues von Ebersdorf über Frankenberg und Hainichen nach Döbeln, statt über Waldheim, hinsichtlich der bereits aufgewendeten und noch aufzuwendenden Baukosten und des voranzuschlagenden Ertrages genau untersucht werde,
 - b) gleichzeitig die Linie von Freiberg über Großhartmannsdorf in derselben Weise untersucht werde, um für den Fall der Unannehmbarkeit des Krausch'schen Vorschlages zwischen ihr und der Linie von Freiberg nach Hainichen und Frankenberg bis Ebersdorf zu wählen,

endlich aber

- 5) daß jedenfalls dem Bauangriff der Linie von Dresden über Tharandt bis Freiberg der Vorzug vor irgend einer ferneren sofortigen Verwendung von Staatsgeldern zu Ankauf und Ausführung der Chemnitz-Riesaer Bahn gegeben und nach Befinden Privatunternehmern für erstere Bahn angemessene Staatshülfe gewährt werde,

für welche Anträge sie die Verwendung der Volksvertretung schließlich in Anspruch nehmen.

Die Eingangs bereits gedachte Petition sub 2, des Stadtrathes und 33 Bürger von Marienberg, erklärt im Allgemeinen ihren Beitritt zu der vorstehend ausführlich erwähnten Freiburger, bittet aber insbesondere

„noch vor Beschlußnahme über das Chemnitz-Riesaer Eisenbahn-Decret diese Anträge zu prüfen und für dieselben bei der Hohen Staatsregierung hochgeneigtest sich zu verwenden,“

während sie zugleich ganz besonders noch den auch schon berührten Vorschlag des Professors Weisbach, die Bahn über Großhartmannsdorf zu führen, wegen ihrer ungleich größern Wichtigkeit für das Gebirge und dessen Bergbau und Productenverkehr zur allseitigen genauesten Erwägung empfiehlt und ebenfalls darauf aufmerksam macht, daß der Wunsch nicht unbillig sei, auch dem obern Erzgebirge die Vortheile des Eisenbahnverkehrs, den die gesegneten niederen Theile des Landes schon lange und in so reichlichem Maaße genossen, so nahe als möglich gerückt zu sehen.

Die sub 3 angezogene Petition der Schichtmeister sämtlicher gewerkschaftlichen Gruben des Bergamtsreviers Freiberg schließt sich ebenfalls an die von Freiberg eingegangene an, indem sie sich auf eine bereits unterm 20. December 1845 eingereichte bezieht, worin näher darauf hingewiesen wurde, welchen hohen Werth die fragliche Eisenbahn über Freiberg besonders für den dasigen, schon seit Jahrhunderten so segensreich zum Wohle des gesammten Landes beitragenden Bergbau habe. Die Petenten erwähnen, daß seitdem diese Wichtigkeit der Eisenbahn, namentlich bei dem steigenden Bedürfnis an Steinkohlen, welches stattfindet, sich noch erhöht habe, weshalb sie sich in ihrer Stellung, als verfassungsmäßige Vertreter sämtlicher gewerkschaftlicher Gruben des Bergamtsreviers Freiberg, um so mehr berufen fühlen müßten, sich für die Ausführung der hier in Rede stehenden Eisenbahnlinie zu verwenden, in welcher auch sie nur eine Ausgleichung der bisherigen Zurücksetzung des Erzgebirges erkennen.

Der Ausschuss hat es für seine Pflicht gehalten, die vorgestellten Gründe für die Ausführung der Dresden-Freiberg-Chemnitzer Eisenbahn nicht leicht hin zu übergehen, obwohl es die Umfanglichkeit des vorliegenden Berichtes noch erweitert, da aus denselben erhellt, welche hohe Wichtigkeit man von Seiten eines großen Theiles der Bewohner des Erzgebirges auf die Angelegenheit legt, welche große Erwartungen man daran knüpft, und wie tief es als eine Vernachlässigung des dortigen Landestheiles empfunden wird, daß demselben die Vortheile einer Eisenbahnverbindung noch nicht zugeführt worden sind.

Der Ausschuss kann nicht verkennen, daß, wenn ihm auch gegen die obenerwähnte Berechnung über die Rentabilität und die Betriebskosten der Bahn wesentliche Bedenken beigegeben, mindestens die Ausführbarkeit der Bahn hinreichend nachgewiesen erscheint, während die Wichtigkeit derselben eines solchen Nachweises kaum bedarf, und daß der Anspruch an und für sich ein gerechter ist, selbst wenn er mit Opfern für den Staat verbunden sein sollte, den Anstrengungen gegenüber, welche derselbe zu Gunsten anderer Unternehmungen dieser Art zu machen in den Fall gekommen ist. Es scheint auch kaum zweifelhaft zu sein, daß, wenn noch jetzt Raum zu völlig freier Entschliebung vorläge, es mindestens der ernstlichsten und gründlichsten Erwägung bedürfen würde, ob man nicht der hier in Rede stehenden Verbindung den Vorzug vor der so große Verlegenheiten und Verluste für Privaten wie für den Staat herbeiführenden Chemnitz-Riesaer Eisenbahn zu geben haben würde.

Um so lebhafter beklagt der Ausschuss, daß eine solche freie Entschliebung, mindestens für jetzt, ihm nicht mehr mög-