

Strawden - Freiburg - Menningh...

H. Sax. M
557 S

1110 II

Die Geschichte der Stadt

von Dresden

von Johann Samuel Ersch

in Dresden

1784

344

Petition

an die

Hohe Ständeversammlung
des Königreichs Sachsen

vom

Stadtrathe und den Stadtverordneten
zu Freiberg

um Verwendung bei Hoher Staatsregierung für
die genauere Untersuchung der Ausführbarkeit
einer Eisenbahn für den erzgebirgischen Kreis
zwischen Dresden in thunlichst gerader Richtung
über Freiberg nach der Sächsisch-Baierschen
Eisenbahn,

enthaltend

die schon jetzt für die Ausführbarkeit und Einträglichkeit
dieser Bahn sprechenden Gründe, und den Nachweis der
Nothwendigkeit derselben im volkswirtschaftlichen
Interesse des ganzen Vaterlandes.




Dresdener
Bibliothek

Freiberg,
gedruckt in der Gerlach'schen Buchdruckerei.

1845.

1891 * 520

.D

42 (42)

Vertrag

von

der Königlich-Sächsischen
Landesbibliothek zu Dresden

mit

der Stadt Dresden
zu Friedberg

um Verrentung der bei der
Landesbibliothek zu Dresden
verwahrten Bücher und
Papiere in der Stadt Dresden
zu Friedberg

am

ersten März 1845
in Dresden



Friedberg

Gezeichnet von dem
Bibliothekar

1845

1845

An
die Hohe Stände-Versammlung des
Königreichs Sachsens.

Als der Bau einer erzgebirgischen Bahn von Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau am vorigen Landtage zur Sprache kam, wie nunmehr durch die seitdem veröffentlichten Verhandlungen bekannt geworden ist, fand er allerdings zwei warme Vertreter und Vertheidiger an dem jetzigen Präsidenten der ersten Kammer Herrn Regierungsrath von Carlowitz und dem Abgeordneten Herrn Stadtrichter Sachse; allein es wurde über diese Sache in geheimer Sitzung berathen, und als die Berathung nebst dem Beschlusse bekannt wurde, war der Landtag geschlossen. Wir konnten uns demnach nicht, wie wir wohl gewünscht hätten, rechtzeitig bei der Hohen Stände-Versammlung mit Petitionen für diese Sache betheiligen. Gleich nach dem Landtage sind aber in dieser Angelegenheit von verschiedenen Seiten Schritte geschehen, namentlich wegen einer erzgebirgischen Bahn von Dresden nach Freiberg und Chemnitz und einer deshalb anzustellenden technischen Untersuchung. Es haben sich in verschiedenen Gesuchen und Vorstellungen der unterzeichnete Stadtrath, die Gewerkschaften des Freiburger Revieres und mehrere Landgemeinden nicht nur an das Hohe Ministerium des Innern, sondern auch die Stadt Freiberg und die Umgegend mit Einschluß von Dederan und Frauenstein, so wie eine größere Anzahl Rittergutsbesitzer des Erzgebirges noch überdem in dieser Angelegenheit an Se. Majestät den König selbst gewendet. Diese Bestrebungen sind aber bis jetzt ohne Erfolg geblieben.

In der That, wenn Fruchtlosigkeit wohlmeinender, von gemeinnütziger Vaterlandsliebe geleiteter Anstrengungen und Bemühungen ein Grund für uns sein könnte, ein Unternehmen aufzugeben, über dessen Ausführbarkeit zu schnell abgesprochen worden ist, indem dagegen Bedenken erhoben wurden, die bei dem jetzigen Stande der Technik und neben den bereits ausgeführten und noch im Bau begriffenen Eisenbahnen unter weit ungünstigern Bodenverhältnissen auf keine Weise begründet erscheinen dürften, wenn mannichfache Hindernisse, die sich uns im Verlaufe mehrerer Jahre entgegen gestellt haben, uns veranlassen könnten, eine Sache fallen zu lassen, deren Nützlichkeit und Nothwendigkeit wir in Folgendem nochmals uns darzustellen bemühen werden: wir hätten Grund genug, den Bau einer Eisenbahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz nicht wieder zur Sprache zu bringen.

Sollte es denn wirklich ausführbar sein, eine Eisenbahn durch das in so hohem Grade gebirgige Voigtland von Zwickau über Berdau nach Hof zu bauen, unausführbar aber einen Schienenweg von Dresden nach Freiberg, Chemnitz und Zwickau anzulegen? — sollte es wirklich ausführbar sein, auf dem westlichen Theile der nördlichen Abdachung des Erzgebirges mit Locomotiven zu fahren, unausführbar aber, dasselbe auf dem östlichen Theile zu thun? Uns sollte bedünken, daß wenn die Strecke von Zwickau nach Hof nicht bloß ausführbar, sondern bereits im Bau begriffen ist, von unüberwindlichen Schwierigkeiten auf derjenigen zwischen Dresden, Freiberg, Dederau und Chemnitz in keiner Weise die Rede sein könne. Und so ist es in der That; denn die Gebirgshöhen, welche die Wasserscheide zwischen der Elster und der Saale bilden, stellen dem Baue von Eisenbahnen weit größere Schwierigkeiten entgegen, als diejenigen sind, welche sich zwischen Dresden und Chemnitz finden. Und doch, was sind jene Hindernisse auf der Strecke zwischen Berdau und Hof gegen diejenigen, welche die Kunst bereits in andern Staaten überwunden hat, um die schwierigsten Bodenverhältnisse und namentlich Berggrücken der Dampfkraft dienstbar zu machen? Wir erinnern hier an die beabsichtigte oder bereits bewerkstelligte Ausführung der Bahnen

zwischen Wien und Triest,
 in der Schweiz von Basel nach Zürich,
 von Basel nach Neuenburg und Genf,
 von Bern ins Oberland nach Thun,
 von Bern nach Zürich,
 wahrscheinlich vom Bodensee nach Chur,
 in Württemberg über die rauhe Alp,
 ganz besonders von Aachen nach Lüttich,
 in England über das hohe, von Schottland nach
 Wales das Land durchziehende Gebirge
 zwischen Newcastle und Carlisle,
 zwischen Leeds und Manchester,
 zwischen Birmingham und Liverpool,
 in Nordamerica zwischen Boston und Albany über
 eine Wasserscheide von 1451 Fuß relativer Höhe.

Vermögen wir auch nicht, da die beste für eine Eisen-
 bahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz zu wäh-
 lende Linie noch nicht gründlich untersucht und ermittelt
 ist, alle hier vorkommenden Schwierigkeiten und die
 Mittel, sie zu überwinden, anzugeben und mit den an-
 derwärts vorgekommenen und überwundenen Schwierig-
 keiten speciell zu vergleichen: so sind doch die genannten
 Bahnen hinlänglicher Beweis, daß die Uebersteigung
 der etwa 900 Fuß betragenden Höhe Freibergs über
 Dresden nicht von vorn herein von jeder Untersuchung
 abhalten dürfe, ob und wie sie mit Locomotiven über-
 stiegen werden könne.

Wo noch vor wenigen Jahren die Ausführung von
 Eisenbahnen unmöglich erschien, da ist sie es jetzt nicht
 mehr, seitdem es der Technik gelungen ist, Steigungen
 von 1 zu 46, ja noch steilere, mit Locomotiven zu über-
 winden, und selbst im Inlande giebt, nach dem lehr-
 reichen Geschäftsberichte des Directoriums vom 1. Ja-
 nuar 1845 (Seite 7.) die Sächs.-Schlesische-Bahn, die
 vom Bahnhofe zu Dresden aus Steigungen von 1 zu
 55, 1 zu 65 und 1 zu 90 annehmen konnte, ein Bei-
 spiel, wie viel weniger Schwierigkeiten jetzt die Anhöhen
 verursachen, als noch vor Kurzem.

Deshalb würde der für das Unternehmen der
 Dresden = Freiberg = Chemnitzer Eisenbahn so
 nachtheilig gewordene und nicht genug zu beklagende
 Ausspruch, daß dieselbe wegen der Schwierigkeit der
 Bodenverhältnisse nicht ausführbar sei, bei einer gründ-
 lichen Untersuchung von Sachverständigen — das glau-

ben wir behaupten zu können, ohne Widerspruch befürchten zu müssen, — bei dem jetzigen Stande der Technik und nach den selbst in unserm Lande gemachten Erfahrungen als unbegründet erscheinen.

Er läßt sich in der That auch nur aus dem Umstande erklären, daß er vor mehr als zehn Jahren, also in einer Zeit, da der Eisenbahnbau bei uns noch in der Kindheit war, von einem sonst tüchtigen, aber mit dem Eisenbahnwesen nicht genügend bekannten Techniker, dem verstorbenen Pöhrmann, ausging, der dabei eine nur flüchtige, noch dazu seltsamer Weise eine nur der von Dresden über Freiberg führenden Chaussee folgende Besichtigung zu Grunde legte, ohne dabei die umliegenden Gegenden zu berücksichtigen. Ein solches Gutachten ist für uns unzweifelhaft noch von geschichtlicher Bedeutung, sonst aber ohne allen Werth.

Unbemerkt wollen wir übrigens nicht lassen, daß in einer von mehreren Personen in Freiberg dem Hohen Ministerium des Innern unterm 12. September 1842 überreichten, von den Professoren Reich und Weisbach und dem Techniker Schwamkrug zu Freiberg unterzeichneten Schrift zahlreiche Höhenbestimmungen und Vorschläge über die für die Eisenbahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz zu wählende Linie mitgetheilt wurden, die bei ausführlicheren Untersuchungen berücksichtigt werden möchten, und durch welche bereits nachgewiesen ist, daß von einer absoluten Unausführbarkeit nicht die Rede sein kann.

Wenn nach dem bisher Gesagten die Ausführbarkeit in Bezug auf das Terrain keinem Zweifel unterliegt, — so würden doch die zu überwindenden Schwierigkeiten vielleicht so große Kosten verursachen, daß darin ein hinreichender Grund gefunden werden könnte, von dem Bau einer Dresden-Freiberg-Chemnitzer Bahn wenigstens vor der Hand abzustehen.

Wir erlauben uns dagegen im Allgemeinen zu bemerken, daß mit Locomotiven fahrbare Steigungen allein durchaus keine außerordentlichen Kosten verursachen, sondern im Gegentheil in neuerer Zeit gewählt werden, um Krümmungen der Bahnen zu vermeiden, und aus der oben angezogenen Stelle des Geschäftsberichts des Directoriums der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn erhellt, daß dadurch bei dem Bau dieser Eisenbahn eine be-

deutende Ersparniß an Geld und Zeit erzielt wird. Außerordentliche Unkosten werden verursacht durch Moräste, mit großen Schwierigkeiten zu überbrückende Gewässer und tiefe Thäler, und von diesen drei kostspieligen Hindernissen dürfte bei unserer Bahn nur das letztere eine besondere Berücksichtigung verdienen.

Schwierigkeiten hat jede Chaussée, haben alle Eisenbahnen zu überwinden; es kommt dabei nur auf das Mehr oder Weniger an. So viel sich nach den vorläufigen Terrainuntersuchungen übersehen läßt, würde eine Eisenbahn von Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau nicht zu denen gehören, welche die wenigsten, aber auch nicht zu denen, welche die meisten Schwierigkeiten darbietet, sondern in dieser Beziehung die Mittelstraße halten, und dieselbe also auch von Seiten der Kostspieligkeit ganz und gar innerhalb der Gränzen der Ausführbarkeit liegen.

Da aber rathsam ist, bei Voranschlägen die Ausgaben so hoch zu stellen, wie sie im äußersten Falle sich ergeben würden: so verstaten wir uns, eine Kostenberechnung für die Strecke von Dresden über Freiberg nach Chemnitz, diese zu 9 Meilen angenommenen, vorzulegen, bei welcher eine Verzinsung von drei vom Hundert vom Anlagecapital, sodann für den Unterbau die Ansätze der kostspieligsten Bahn auf dem Festlande von Aachen nach Lüttich, — für die übrigen Ausgabenposten aber der durch das Chemnitzer Eisenbahndirectorium veröffentlichte Voranschlag und der Rechenschaftsbericht der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft zur Grundlage gedient hat. Demnach würde die Dresden-Freiberg-Chemnitzer Eisenbahn an Capitalverzinsung jährlich erfordern:

Zinsen zu drei vom Hundert von	
6,300,000 Thlr.	
für den Unterbau, zu 700,000 Thlr.	
die Meile,	189,000 Thlr.
desgleichen von 1,125,000 Thlr.	
für den Oberbau, zu 125,000 Thlr.	
die Meile,	33,750 =
desgleichen von 450,000 Thlr. für	
Anschaffung der Transportmit-	
tel, auf die Meile 50,000 Thlr.,	13,500 =
Gesamtbetrag	236,250 Thlr.
der jährlichen Zinsvergütung.	

Dieser Vorschlag ist für doppelte Gleise berechnet, und da für die Strecke von Chemnitz bis Zwickau bei doppeltem Gleise ein Kostenvorschlag von 3 Millionen bereits aufgestellt worden ist: so würde die ganze Bahn zwischen Dresden, Freiberg und Zwickau in runder Summe ein Anlagecapital von 10,875000 Thlr. bei einer Verzinsung von 3 vom Hundert eine jährliche Zinszahlung von 326250 Thlr. erheischen. Dagegen dürfte zu berücksichtigen sein, daß es nur die Unterbaue sind, welche die Höhe des Anlagecapital's verursachen, daß aber die ursprüngliche Kostspieligkeit der Unterbaue auf die jährlichen Betriebskosten keine fortdauernd nachtheilige Wirkung äußert. Nehmen wir die jährlichen Betriebskosten für die Meile zu 17680 Thlr. an, so würden dieselben für die ganze Strecke von Dresden über Freiberg, Chemnitz nach Zwickau 265200 Thlr. betragen, und demnach mit der obigen Zinszahlung von 326250 Thlr. für die ganze Bahn eine jährliche Ausgabe von 591450 Thlr. sich herausstellen.

Bei der großen Lebhaftigkeit, welche jetzt schon auf dieser Hauptstraße herrscht und die den Verkehr, wie er auf der Leipzig-Dresdner Chaussee bestand, um ein Drittel übertrifft, dürfte die Hoffnung auf eine jährliche Bruttoeinnahme von 600000 Thlr. auf der ganzen Strecke keine überspannte sein.

Dürfte sich aus dem bisher Gesagten ergeben, daß an der Ausführbarkeit der von uns vorgeschlagenen Bahn zwischen Dresden und Zwickau weder in Bezug auf die Bodenverhältnisse, noch in Bezug auf die Kostspieligkeit auch dann nicht gezweifelt werden kann, wenn man die enorme Summe von 700000 Thlr. für die Meile Unterbau in den Anschlag aufnimmt, — eine Summe die wohl in keinem Falle ganz nöthig sein würde: — so erlauben wir uns nunmehr auf die Gründe überzugehen, welche für die Nothwendigkeit und Nützlichkeit dieser Bahn sprechen.

Wir glauben aber gerade bei diesen Gründen um so länger verweilen zu müssen, als von ihrer Anerkennung lediglich die Entscheidung der obschwebenden Frage abzuhängen scheint; denn als wir, der Rath, im vergangenen Jahre uns an die Hohe Staatsregierung um Veranstellung von Untersuchungen über die Ausführbarkeit und Rentabilität einer Eisenbahn von Chemnitz über Dederan und Freiberg nach Dresden wendeten, wurde

uns, nachdem man vom Hohen Ministerium des Innern abfällig beschieden worden, vom Hohen Gesamtministerium unterm 16. August 1844 eröffnet, daß die erlassene Bescheidung nicht sowohl auf der Meinung über die absolute technische Unausführbarkeit der fraglichen Bahn, welche jetzt ganz dahin gestellt bleiben könne, sondern hauptsächlich darauf beruhe, daß jene Richtung dem allgemeinen, nach reiflicher Erörterung aller einschlagenden Verhältnisse und Rücksichten entworfenen Plane eines auf die Verkehrsbedürfnisse des Landes berechneten vollständigen Eisenbahnnetzes für Sachsen (der in den Vorlagen an die letzte Ständeversammlung, die seitdem zur allgemeinen Kenntniß gelangt sind, ausführlich motivirt ist) minder entsprechen würde; — ferner daß durch Veranstaltung von Untersuchungen über die Ausführbarkeit und Rentabilität der fraglichen Bahn das Grundprincip des am vorigen Landtage angenommenen Planes verlassen werde. Es wird daher in Folgendem unsere Hauptaufgabe sein müssen, zu zeigen, daß die Ausführung der Bahnlinie zwischen Dresden und Zwickau, ohne im Mindesten die Verfolgung des am vorigen Landtage beschlossenen Planes zu hindern, vielmehr zur Bervollständigung eines allen Verkehrsbedürfnissen des Landes entsprechenden Eisenbahnnetzes für Sachsen ein nothwendiger und wesentlicher Bestandtheil ist, und es sich also auch nicht darum handelt, jenes Princip zu verlassen, sondern lediglich darum, ob der darauf gebaute Plan vollständig ist, oder weitere Ausbildung bedarf.

Einer der erfahrensten Ingenieure, der Erbauer der Berlin-Frankfurter Bahn, Zimpel, welchem die Königl. Preuß. Regierung die Vorarbeiten für die großen auf Staatskosten zu erbauenden Eisenbahnen anvertraute, hat im vergangenen Jahre, von einer 13monatlichen dem Studium des Eisenbahnwesens gewidmeten Reise nach England und Nordamerica zurückgekehrt, die Ergebnisse seiner Forschungen veröffentlicht.

Vor Allem warnt er bei Anlegung von Eisenbahnen vor Umwegen. Der kürzeste Weg sei stets vorzuziehen, weil sonst spätere Parallelbahnen, wie schon die mehrfache Erfahrung in England lehre, unvermeidlich seien. Industrielle und volkreiche Gegenden bedürften stets der vollkommensten Communicationsmittel; außer-

dem sei das reisende und Handel treibende Publicum gezwungen, auf den unnöthig verlängerten Hauptbahnen Zeit und Geld nutzlos zu verwenden.

Bis jetzt scheint man in Deutschland zu wenig Aufmerksamkeit darauf verwendet zu haben, obwohl zwei Beispiele, die in kurzer Zeit auf einander gefolgt sind, uns die Richtigkeit der Bemerkung deutlich genug vor Augen stellen.

Um den verhältnißmäßig geringen Umweg von Magdeburg über Cöthen nach Berlin und die Nachtheile eines Elbübergangs zu vermeiden, wird jetzt auf geradem Wege auf ziemlich schwierigem Terrain eine Eisenbahn von Berlin (Potsdam) nach Magdeburg gebaut, nachdem die Anhalter und Magdeburg-Leipziger Bahn erst seit wenigen Jahren vollendet sind.

Jahre lang hat die öffentliche Meinung und gewiß auch das reisende Publicum eine gerade Nordbahn von den Ufern der Elbe nach Berlin verlangt. Der weite Umweg über Leipzig und Cöthen von Dresden nach Berlin wurde noch vor drei Jahren für den Verkehr Sachsens mit Norddeutschland, in nordöstlicher und nordwestlicher Richtung mit Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg einerseits, und Berlin, Stettin, Königsberg, Frankfurt a. D. andererseits, für ausreichend erklärt. Jetzt hat man sich genöthigt gesehen, die ziemlich gerade Strecke von Riesa nach Jüterbogk in Angriff zu nehmen, die Richtung der Eisenbahn mit dem Ziele der Reisenden in natürlicheren Einklang zu bringen und einem empfindlich gefühlten Bedürfnisse zu entsprechen. Denn man möge doch ja nicht vergessen, daß, wollte man auch den unnöthigen Aufwand an Geld und Zeit gar nicht rechnen, der Dampfwagen um desto mehr ermüdet, je schneller er uns über die Bahn führt.

Bleibt das Sächsische Eisenbahnetz so, wie es jetzt ausgeführt und in Ausführung ist, so wird man hinfüro von Dresden nach Hof über Leipzig und Altenburg auf Grimmitzschau und Verdau und von Dresden nach Chemnitz über Riesa und Waldheim fahren, — Bahnenzüge, deren Zweckmäßigkeit mit denjenigen der Eisenbahnwege von Dresden nach Berlin über Cöthen, und von Magdeburg nach Berlin über Cöthen, allerdings in die Schranken treten kann.

Fassen wir indessen die Sache schärfer ins Auge, so finden wir, daß die von Herrn Zimpel ausgesprochene und durch Erfahrung unterstützte Warnung nur der Folgesatz von einem allgemeinen Princip ist, welches, wie uns scheint, in Sachsen noch nicht mit gehöriger Klarheit erkannt wurde, aber mit der Zeit sich auch bei uns Geltung verschaffen muß, und in folgenden Worten enthalten ist:

Eisenbahnunternehmungen, wenn sie den Bedürfnissen des Handels, der Gewerbe, des Landbaues, des Bergbaues, wenn sie den Zwecken und Bedürfnissen des Staates im Kriege und Frieden entsprechen und somit den höchsten Grad von Einträglichkeit und Nützlichkeit erlangen sollen, — müssen den uralten Hauptstraßen, auf denen sich Kriegsheere und Organe der Regierungsgewalt, Reisende und Waaren seit undenklichen Zeiten bewegt haben, den in Deutschland sogenannten Reichsstraßen, folgen, und dürfen sich von ihrer Richtung nicht ohne die dringlichste Nothwendigkeit entfernen.

Dieses von uns hier aufgestellte Princip widerstreitet nun keineswegs demjenigen, welches die Hohe Staatsregierung und die Stände am vorigen Landtage als leitendes anerkannt haben, nämlich daß der Staat bei denjenigen Eisenbahnen helfend einzuschreiten habe, deren Herstellung das allgemeine Landesinteresse gebiete. Dieses letztere erhält vielmehr dadurch erst eine practische Grundlage, festen Grund und Boden.

Denn kann es wohl Verbindungswege geben, die mehr dem allgemeinen Landesinteresse entsprechen, als jene alten Heer- und Reichsstraßen, die eben deshalb auch Landstraßen genannt werden? Wir sind daher auch nicht gemeint, jenes von der Hohen Staatsregierung und den Ständen angenommene Princip angreifen oder umstürzen zu wollen, sondern unsere Absicht geht im Gegentheil dahin, demselben durch eine practische Unterlage festen Halt zu geben, und zu zeigen, daß das darauf gebaute Sächsische Eisenbahnsystem eine bedeutende Lücke hat und also der Bervollständigung bedarf. In der That bemerken wir, daß in den süddeutschen Staaten, welche schon seit längerer Zeit, als wir, ein bewegtes öffentliches Leben kennen und daher in der Auffassung

der practischen Seite der Dinge geübter sind, vom Anfange an dieses Princip den Eisenbahnumternehmungen zu Grunde gelegt worden ist. Süddeutschland, oder, wie es früher genannt worden ist, Oberdeutschland, wird im jetzigen Baiern von zwei großen Hauptstraßen durchschnitten; die eine geht von Osten nach Westen von Passau über München, Augsburg, Ulm, die andere von Süden nach Norden von Lindau über Augsburg, Donauwörth, Nürnberg, Baireuth und Hof; an die erstere schließt sich die Straße an, welche von Ulm über Stuttgart, Heilbronn, Heidelberg, an die letzte diejenige, welche von Bamberg über Würzburg nach Frankfurt a. M. führt.

Ein anderer Hauptzug geht von Frankfurt und Mainz den Rhein hinauf bis Basel. Und dieß sind auch die Grundzüge des Eisenbahnnetzes, in dessen Ausföhrung Baiern, Württemberg und Baden begriffen sind. Werfen wir nur einen flüchtigen Blick auf die Charte, so fällt uns sofort in die Augen, daß das Königreich Sachsen von zwei Hauptstraßen durchkreuzt wird, deren natürlicher Durchschnittpunct Dresden ist; denn von Nordosten aus Rußland, Polen, Schlesien führt eine große Straße von Breslau nach Bunzlau, Görlitz, Bautzen über Dresden nach Freiberg, Chemnitz, Zwickau, Hof, Baireuth und dem ganzen Südwesten; und aus Süden die zweite Hauptstraße von Prag nach Peterswalde, Pirna, über Dresden nach Großenhain, Züterbogk, nach Berlin und dem Norden. Unweit Dresden theilt sich die Heerstraße nach Westen über Leipzig und Erfurt von der Nordstraße.

Die Straße von Leipzig über Altenburg, Zwickau und Hof ist stets nur eine Straße zweiten Ranges gewesen, entstanden aus dem Bedürfniß, die von dem Durchschnittpunct Dresden an aus einander gehenden Hauptstraßen durch Querstraßen mit einander zu verbinden; eine solche Querstraße ist die von Zwickau nach Leipzig. — Eine solche wird die von Chemnitz nach Riesa, an welche vor Anlegung der Eisenbahn gar nicht gedacht wurde.

In der Natur der bestehenden Verhältnisse ist daher folgende Ansicht begründet: Dresden, Zwickau, Leipzig liegen an den Spitzen eines Dreiecks, dessen Schenkel die beiden Reichsstraßen von Dresden nach Zwickau und von Dresden nach Leipzig bilden; diese beiden Straßen sind, wenn wir die bisher bestandenen

Verkehrsverhältnisse zur Richtschnur unsres Urtheils nehmen, bis jetzt für das Königreich Sachsen die Hauptsache gewesen, — die Chemnitz-Niesauer Bahn wird, so lange die zeitherigen Verkehrsverhältnisse sich nicht wesentlich ändern, nur einen untergeordneten Rang einnehmen, und die Straße von Leipzig über Altenburg nach Zwickau hat vor dem Bau der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn nur einen solchen eingenommen, wie der bis daher darauf Statt gefundene Verkehr, namentlich derjenige der Post, mit Ausnahme der Meßzeit, dieß unwiderleglich beweist.

Bedenken wir nun ferner, daß nach angestellten Untersuchungen über die Verkehrsverhältnisse auf den Straßen der Verkehr auf der Dresden-Zwickauer Straße denjenigen auf der Dresden-Leipziger vor dem Bau der Eisenbahn übertroffen hat: so ist die natürliche Grundlage eines Eisenbahnnetzes für das Königreich Sachsen folgende:

Centralpunct: Dresden.

A. Hauptbahn.

- 1) Nordostbahn: Dresden, Bautzen, Görlitz, Breslau;
- 2) Südwestbahn: Dresden, Freiberg, Chemnitz, Zwickau;
- 3) Südbahn: Dresden, Pirna, Prag;
- 4) Nordbahn: Dresden, Niesau, Jüterbogk, Berlin;
- 5) Westbahn: Dresden, Niesau, Leipzig, Dürrenberg, Weimar, Erfurt, Gotha.

B. Neben- oder Querbahnen.

- 1) von Leipzig nach Zwickau,
- 2) von Chemnitz nach Niesau,
- 3) von Löbau nach Zittau.

Alle diese Bahnen sind, wenn auch unter andern Namen und von einem andern Standpuncte aus betrachtet, im Bau begriffen oder bereits ausgeführt, mit Ausnahme einer einzigen, der Dresden-Freiberg-Chemnitz-Zwickauer. Ihr, dem vielleicht ältesten und am Meisten berechtigten Kinde, macht man sogar das Recht des Daseins streitig. Sie soll aufgeopfert werden, um auf unnatürliche Weise Wege zweiten Ranges zu Hauptstraßen zu machen; dem Erzgebirge sollen die Vortheile seiner uralten Reichsstraße genommen werden, um

damit Eisenbahnen zu bereichern, welche weder nach den bestehenden Verkehrsverhältnissen, noch nach ihrer Richtung zu Hauptstraßen, geeignet sind. Auf der Strecke von Verdau nach Hof ist kein Hinderniß, keine Ausgabe zu groß, um die Straße zweiten Ranges von Leipzig nach Verdau nicht ohne Fortsetzung ihrer Eisenbahn zu lassen, aber die geringern Hindernisse zwischen Dresden, Chemnitz, Zwickau sind groß genug, um den Bau einer Eisenbahn auf dieser Straße ersten Ranges un-rathsam erscheinen zu lassen.

Es wird viel und mit Recht von hohlen Theorien gesprochen, von dem Zwiespalt der Ideen und der Wirklichkeit, von der Nothwendigkeit, die Theorie mit der Praxis zu versöhnen.

Wenn es aber auf einem Gebiete nothwendig ist, diejenige Theorie aufzusuchen, welche nicht mit dem Leben, dem Bestehenden, der Wirklichkeit, in Widerspruch kommt, kämpft, sie beeinträchtigt oder vernichtet, sondern vielmehr das Leben und die Wirklichkeit mit sich aus-söhnt, ihr Wohl befördert: so ist dieß nothwendig auf dem Gebiete der Communicationsmittel zu Wasser und zu Lande, also auch auf dem der Eisenbahnen. Man kann auf der Studirstube mit der Charte auf dem Tische eine schöne Theorie von deutschen Eisenbahnen aufstellen und ihre Namen in ein wohlklingendes System bringen; allein das Leben, die Handelswege, die Heerstraßen sind etwas aus dem Schooße der Jahrhunderte Herausgewachsenes; sie lassen sich entweder gar keinen Zwang anlegen, oder dieser Zwang läßt sich doch nur unter den heftigsten Krisen durchführen. Handelswege und Heerstraßen sind ein Product, dessen Factoren aus Gebirgen, Ebenen, Gewässern und der Vertheilung der civilisirten Menschen auf die Erdoberfläche bestehen.

Auf diesem Gebiete wird die Ausführung der an sich schönsten Idee entweder fruchtlose Ausgaben oder unsäglichen Schaden mit sich führen, wenn ihr nicht bestehende lebhafteste Verkehrsverhältnisse zu Grunde liegen. Hier, wenn irgendwo, muß das conservative Princip Geltung haben, welches nach unserer Meinung nicht die bestehenden Zustände und Verhältnisse selbst, sondern nur ihre Mängel und Gebrechen aufhebt, während das revolutionäre Princip das Bestehende selbst vernichtet und auf gewaltsame Weise gegen die Natur der Dinge neue Zustände und Verhältnisse, nämlich ent-

weder aus Nichts etwas Neues schaffen will, oder aus etwas Gutem und Natürlichem etwas Unnatürliches und Schlechtes macht.

Auch in unserm Falle unterliegt es keinem Zweifel, daß, wenn die Wesentlichkeit der Dresden-Freiburger Eisenbahn als eines Hauptbestandtheils unsres Handels- und Heerwegs-Systems nicht anerkannt wird, wenn der Bau dieser Bahn für immer unterbleibt, eine große und gewaltsame Umwälzung in den Verkehrsverhältnissen, welche den Verfall eines großen Theils gewerblicher Städte im Erzgebirge nach sich ziehen muß, die nothwendige Folge sein wird.

In der That, kann es denn für Städte ein größeres Unglück geben, als wenn ihnen der belebende Einfluß eines Handelswegs, einer Heerstraße, die entweder durchgehen oder in der Nähe vorbeiziehen, genommen und der Handelsweg in andere Gegenden verlegt wird? Heißt das nicht, sie dem Verfall, dem Elend, der Vernichtung Preis geben, oder heißt das etwas Anderes, weil diese vom Weltverkehr verlassenen Städte nicht am Schlagflusse, sondern an der Auszehrung sterben? Was würde aus den Rheinstädten werden, wenn der Rhein bei Basel plötzlich versiegte? Zeigt uns nicht, wenn wir Kleineres mit Größerem vergleichen dürfen, die Geschichte einer nicht sehr fernen Zeit, von welchen verderblichen Folgen für die reichsten und mächtigsten Städte Italiens und Deutschlands, für Venedig, Genua, Augsburg, Nürnberg, Ulm und viele andere es war, als der Zug von Waaren und Reisenden, die zwischen Ostindien und Europa übers Mittelmeer und Aegypten gegangen waren, ihren Weg ums Vorgebirge der guten Hoffnung nehmen mußten? In der That, will man bei uns im Kleinen eine ähnliche Verlegung des Handels und Heerweges vornehmen, so werden die Folgen in kleinerem Maasstabe dieselben sein. — Denn was wird und muß aus den meisten Städten des Erzgebirgs werden, wenn Handel und Verkehr nicht mehr in gerader Richtung von Zwickau über Chemnitz und Freiberg nach Dresden ihren Weg nehmen, sondern auf der Eisenbahn von Zwickau (ums Vorgebirge der guten Hoffnung) nach Leipzig und von da nach Dresden gelangen? — Namentlich dann, wenn nicht einmal die Strecke von Chemnitz nach Zwickau gebaut wird; aber selbst im letzteren Falle wird der östliche Theil des Erz-

gebirgs dem Verderben Preis gegeben, wenn man nicht die Eisenbahn von Chemnitz über Dederan und Freiberg weiter fortführt.

Alles dieß liegt gewiß nicht in der Absicht weder der Hohen Staatsregierung, noch in derjenigen der Hohen Ständeversammlung; wir geben uns im Gegentheil der Hoffnung hin und sind der festen Ueberzeugung, daß es nur einer gründlichen Erörterung von Sachverständigen über die Ausführbarkeit und Nothwendigkeit der in Rede stehenden Bahn bedürfen wird, um zur Erhöhung unsrer Bitten und Wünsche zu gelangen.

Aber nicht blos vom Standpuncte der materiellen Interessen und der Wohlfahrt des Erzgebirges aus scheint uns die Ausführung der Dresden-Freiberg-Zwickauer Eisenbahn ein Gebot der Nothwendigkeit; es sprechen auch dafür noch allgemeinere Gründe der Politik. Wir erlauben uns nämlich darauf aufmerksam zu machen, daß die bedeutenden Umwege von Dresden nach Zwickau über Leipzig oder doch wenigstens, wenn die Bahn von Zwickau nach Chemnitz gebaut sein sollte, über Riesa, nicht den Anforderungen entsprechen dürften, welche an eine große Militärstraße im Interesse unseres Königreichs und des gesammten deutschen Vaterlandes gemacht werden. Die große Bedeutsamkeit gerade dieser Heerstraße hat sich in den letzten Kriegen gezeigt, und sie ist durch die Ereignisse seit 1830 eher noch wichtiger geworden. Sollte die Schlesische Bahn nicht auf geradem Wege von Dresden über Zwickau nach Bamberg und dem südwestlichen Deutschland ihre Fortsetzung erhalten, so würde ein Zug von Reisenden und Waaren von Sachsen abgelenkt und der Prag-Pilsen-Nürnbergger Bahn zugewiesen werden.

Wir glauben, daß diese Bemerkungen um so mehr Beachtung verdienen, als der Oesterreichische wie der Preussische Staat auf die Eisenbahnen in strategischer Hinsicht ein großes Gewicht legen, und der erstere Staat, um den von Sachsen begangenen Fehler wieder gut zu machen, wie man hört, sich veranlaßt findet, von der Elbe an der Biela und Eger hinauf über Waldsassen nach Baiern eine Bahn zu bauen, wodurch gewiß auch ein großer Theil des Handelsverkehrs von Sachsen abgelenkt werden würde, wenn nicht die im Gebiete der Zollvereinsstaaten fortgeführte Eisenbahn von Zwickau über Chemnitz und Freiberg dieß verhüthet.

Hierzu kommen noch Rücksichten der Staatsklugheit, — Rücksichten auf eine gleichförmige Bewegung des Verwaltungsganges in allen Theilen und nach allen Theilen unseres Staates.

Eisenbahnen sind nicht blos Mittel, den Verkehr von Personen und Sachen zu beschleunigen, sondern sie sind auch die Träger der Civilisation und der Cultur, der Ideen und Meinungen, ja selbst der Sprache und Sitte.

So hat man bereits nach Verlauf von kurzer Zeit in Schlesien die Bemerkung gemacht, daß die Eisenbahnen deutschem Wesen und deutscher Sprache in Gegenden Eingang verschafft haben, in welchen bisher die slavischen Elemente allen ihnen fremdartigen Einflüssen sich beharrlich verschließen konnten.

Je kleiner ein Staat an äußerem Umfange ist, desto größer muß er sein an innerer Kräftigung, und wenn Eintracht stark macht, Eintracht aber auf Uebereinstimmung in Bildung, Sprache, Sitten und Gebräuchen, Glauben und Meinungen beruht, glauben wir, muß es vor allen andern das Ziel der kleinen Staaten sein, daß alle Theile der Bevölkerung sich möglichst in denselben Ideen bewegen, daß alle Einzelne von denselben Gesinnungen und Gefühlen durchdrungen seien, daß in allen Theilen des Landes der möglichst gleiche Grad von Bildung und Aufklärung herrsche, und daß der Staat nicht blos nach dem Gebiet auf der Landkarte, sondern im Geist und in der Wahrheit ein inniger, ein einziger und untheilbarer sei; daß also nicht die eine diese, die andere jene Ideen verfolge, in der einen Provinz Kenntniß und Geschicklichkeit Gemeingut aller Classen sei, in der andern Unwissenheit herrsche.

Zur Erreichung dieses Zieles bieten die Eisenbahnen die Hand. Wird es aber bei uns erreicht werden, wenn man den großen erzgebirgischen Kreis verlassen liegen läßt, wenn man ihn nicht nur nicht ins Sächsische Eisenbahnetz hineinzieht, sondern ihm auch noch den jetzigen Verkehr von Personen und Sachen auf seiner alten Reichsstraße entzieht? Denn daß die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn zu diesem Zweck nicht ausreicht, — daß sie nicht genügt, um dem ganzen Erzgebirge seine Handelswege zu erhalten und diesen großen Landestheil der Wohlthaten eines durch Eisenbahnen vermittelten Verkehrs theilhaft zu machen, darüber dürfte wohl kein Zweifel sein.

Die Bahn von Dresden nach Zwickau über Freiberg entspricht allein den Anforderungen, welche an eine

zweckmäßige Verbindungsbahn gemacht werden können. Diese Bahn allein macht die Hauptstadt Dresden, den Sitz der Regierung, zum wahren Centralpunct des geistigen und socialen Verkehrs, zum wahren Mittelpunct des kirchlichen und staatlichen Lebens in allen seinen Beziehungen und Verzweigungen.

Wir hoffen um so mehr, daß das Gewicht aller dieser Gründe anerkannt werden wird, als wir in dem bisher Gesagten gezeigt zu haben glauben, daß ja die Ausführung der in Rede stehenden Eisenbahn nicht störend in das bereits beschlossene Netz eingreift, sondern vielmehr, wenn von dem am vorigen Landtage anerkannten Princip ausgegangen wird, daß ein Sächsisches Eisenbahnnetz allen Verkehrsbedürfnissen des Landes entsprechen muß, nur ein wesentlicher ergänzender Bestandtheil desselben ist, und als diese Gründe während des vorigen Landtags namentlich von Seiten der Hohen Staatsregierung bereits theilweis anerkannt worden sind.

In dem Decret der Hohen Staatsregierung an die Stände, die Eisenbahnangelegenheit betreffend, vom 8. Februar 1843, wird ausdrücklich bemerkt, daß durch die Bahn zwischen Zwickau und Dresden das Sächsische Eisenbahnsystem erst inneren Zusammenhang und eine gewissermaßen geometrische Regelmäßigkeit gewinne, und daß dadurch fast jeder Ort des Landes in den Bereich einer Eisenbahnstraße gebracht werde; die inländischen Entfernungen würden dann, was den Verkehr der Regierung mit den Behörden und der verschiedenen Landestheile unter sich, so wie mit den beiden Hauptorten des Landes, anlange, kaum noch in Betracht kommen können, während jede andere, in einseitiger Richtung herzustellende Verbindung die bestehenden Verhältnisse mehr oder weniger verrücke, entfernter liegende Orte nähere, geographisch näher gelegene von einander entferne. In so fern die fragliche Linie eine Zwischenverbindung der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn mit den nach Böhmen und Schlesien führenden Bahnen herstelle, erhalten sie zugleich die Eigenschaften einer Hauptbahn für die Vermittelung des Verkehrs zwischen Süddeutschland und jenen Ländern mit Ersparung des Umwegs über Leipzig. Für die Bahn von Chemnitz über Freiberg nach Dresden sprechen vorzüglich der Umstand, daß sich jenes Project, einem der von Alters her bestehenden Straßenzüge anschließen und mit keiner Störung und gewaltsamen Umänderung herkömmlicher Verkehrsverhält-

nisse verbunden sein würde, demnächst die Rücksicht auf die wichtige Bergstadt Freiberg und die Abfuhr der Producte des dortigen Bergbaues, so wie auch das östliche Erzgebirge überhaupt, welches bei jeder andern Combination allerdings einigermaßen hintangesetzt und benachtheiligt erscheine. Endlich könne nicht unbeachtet bleiben, daß der Weg über Freiberg für die Verbindung des Erzgebirges (und des südwestlichen Deutschlands) mit Dresden, der Lausitz, der Schlesiſchen und Böhmiſchen Bahn der kürzeste und natürlichste sei. In dem Deputationsbericht der ersten Kammer des vorigen Landtags über die Eisenbahn-Angelegenheit wurde ferner ausgesprochen: der Grundsatz, daß der Staat bei denjenigen Eisenbahnen einzuschreiten habe, wo das allgemeine Landesinteresse deren Herstellung unabweisbar gebiete, müsse als leitender anerkannt werden; wenn dieß nicht geschehe, so würden diejenigen Gegenden und Landestheile, welche von den Eisenbahnverbindungen ausgeschlossen blieben, zum Vortheil der von den Eisenbahnen betroffenen Gegenden zu sehr benachtheiligt werden. Es ist dort darauf aufmerksam gemacht worden, daß der Gewerbsverkehr, namentlich der größere, sich aus den, die Eisenbahnen entbehrenden Gegenden in die Nähe der Eisenbahnen ziehen werde, — ein Argument, das im Deputationsbericht der zweiten Kammer gegen den Bau der Dresden-Freiberg-Zwickauer Bahn geltend gemacht worden ist, wobei man jedoch nicht beachtet zu haben scheint, daß man damit zugleich ausgesprochen hat, daß durch den Mangel einer Eisenbahn das Erzgebirge seinen bisherigen Verkehr verlieren wird, und daß man es für etwas Wünschenswerthes und dem allgemeinen Wohle Ersprießliches hält, wenn sich der Gewerbsverkehr aus dem Erzgebirge in den Meißner und Leipziger Kreis zöge, — als ob es etwas Zufälliges wäre, daß Fabriken und ähnliche Anstalten Gebirgsgegenden aufsuchen, und nicht vielmehr etwas Nothwendiges, weil sie dort die erforderlichen Wasserkräfte finden und den Bedarf an Bau- und Brennmaterialien, an Holz und Steinkohlen am Schnellsten und Wohlfeilsten sich verschaffen können; — als ob es nicht vielmehr dem allgemeinen Wohl nachtheilig sein müßte, wenn man dem Gewerbsverkehr eine nicht in den natürlichen Verhältnissen gegebene und begründete Richtung anweisen will. Mit Recht also bemerkt dagegen der Deputationsbericht der ersten Kammer, daß mit Ausschluß der Schle-

fischen Bahn die übrigen Bahnen sich mehr oder minder längs der Landesgränze hinzögen, aber das Innere des Landes unberührt ließen, wodurch ihr Nutzen für die gewerbreichen und dichtbevölkerten Gegenden in der Mitte des Vaterlandes ein sehr geringer werde, ja der Nachtheil, welcher für diese Landestheile durch die Ausschließung von jenen Verkehrsmitteln herbeigeführt werde, diesen geringen Vortheil vielleicht völlig absorbire, und wodurch ein Umsturz in den Nahrungsverhältnissen der einzelnen Landestheile herbei geführt werden würde, der für den Staat selbst Besorgnisse erregen müsse.

Auch nach dem Landtage und nach erfolgter Genehmigung zum Bau der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn hat das Hohe Ministerium des Innern dem Stadtrath zu Freiberg in einem Erlasse vom 6. September 1844 eröffnet, daß der Chemnitz-Niesauer Eisenbahngesellschaft eine Zusicherung wegen gänzlicher oder zeitweiliger Unterlassung eines Bahnbaues zwischen Dresden und Zwickau nicht ertheilt worden sei, derselben vielmehr, durch das auszufertigende Concessionsdecret, nur gegen gleichartige, die Verbindung der nämlichen Endpuncte auf directem Wege bezweckenden Unternehmungen ein Verbotungsrecht werde zugestanden werden, so daß also die Sanction des Staates, welche die Bahnlinie von Zwickau nach Dresden durch das Expropriationsgesetz vom 10. August 1837 erlangt hat, durch die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn nicht aufgehoben worden ist.

Auch in der Denkschrift, welche eine Deputation von Chemnitz und andern Städten Sr. Majestät in einer Audienz vom 30. Juli 1842 überreicht hat, ist ausdrücklich bemerkt, daß die Bahnlinie über Freiberg nach Zwickau die Zwecke der Verkehrserleichterung, wie sie die Denkschrift entwickelt, am Vollkommensten erreichen würde, wenn sie ausführbar wäre. Und diese vermeintliche Unausführbarkeit ist es allein, welche die dort unterzeichneten Städte des Erzgebirges, Annaberg, Frankenberg, Hohenstein, Marienberg, Stollberg, Wolkenstein und Zschopau bestimmen konnte, sich nicht für eine Eisenbahn von Zwickau über Freiberg nach Dresden zu verwenden.

Was die Einträglichkeit der fraglichen Bahn anlangt, so glauben wir uns auf sehr Weniges beschränken zu können, theils weil die außerordentliche Frequenz auf

der Freiberg = Chemnitz = Zwickauer Heerstraße allgemein bekannt ist, theils weil die am vorigen Landtag darüber gemachten Angaben von keiner Seite weder bezweifelt, noch bestritten worden sind.

Es ist aber auf dem vorigen Landtage von dem Abgeordneten Stadtrichter Sachße bemerkt worden, wie frühere genaue Erörterungen herausgestellt haben, daß der Personen- und Güterverkehr auf der uralten Land- und Heerstraße über Plauen, Zwickau, Chemnitz, Freiberg, Dresden um ein Dritttheil stärker war, als der Verkehr zwischen Dresden und Leipzig. Und wie groß namentlich der Personenverkehr noch jetzt ist, ob ihm schon die Leipzig-Dresdner Eisenbahn einen ansehnlichen Theil aus Chemnitz und der Umgegend entzogen hat, beweist, daß täglich von hier und Chemnitz zwei Fahrposten und fünf, sechs, oft noch mehr Stellwagen gehen, der mehren täglichen Stellwagen zwischen Dresden und Marienberg und Annaberg über Freiberg und der Dresden-Hofer Diligence nicht zu gedenken. Auch über die Nützlichkeit der fraglichen Bahn für das Erzgebirge würden wir Wenig oder Nichts zu sagen haben, da sie allgemein anerkannt ist, und dagegen nur die Interessen anderer Eisenbahnen, welche man dadurch gefährdet glaubt, angeführt worden sind; indessen erlauben wir uns doch, auf einige weniger bekannte, dem Erzgebirge ganz eigenthümliche Verhältnisse noch aufmerksam zu machen.

Die verfassungsmäßigen Vorsteher der gesammten gewerkschaftlichen Gruben der Freiburger Bergamtsrevier setzen in einer Petition (vom Julius 1844) an das Hohe Ministerium des Innern aus einander, daß es unumgänglich nothwendig sei, die für den Bergbau erforderlichen Materialien zugänglicher und weniger kostspielig zu machen, wenn dem durch mancherlei Lasten und beengende Schranken beeinträchtigten Sächsischen Bergbau, dessen hohe Wichtigkeit von Regierung und Ständen anerkannt werde, eine gründliche Erleichterung zu Theil werden solle. Sie führen in dieser Beziehung Folgendes an, was einer besondern Beherzigung werth erscheint.

„Unter andern aber drücken die hohen Frachtpreise schwer auf das Gedeihen des Bergbaues, und eine mögliche Ermäßigung der Frachten würde auf die Gruben der hiesigen Bergamtsrevier im hohen Grade belebend einwirken.“

„Auf dem Straßentracte zwischen Chemnitz und Dresden werden von den in der unmittelbaren Nähe

von Freiberg gelegnen königlichen Schmelzhütten, welche mit dem Bergwerksbetriebe in enger Wechselwirkung stehen, einschließlich des Amalgamirwerks zu Halsbrücke folgende Transporte jährlich nach einem fünfjährigen Durchschnitte bewerkstelligt:

53,419	Centner	Kohlen,
96,842	=	Coaks,
1,000	=	Gekräz,
484	=	Eisen,
267	=	Silber,
267	=	Geld,
4,000	=	Schrot und Glätte,
8,160	=	Kochsalz, zur Amalgamation.

164,439 Centner Summa."

„Dagegen beziehen die Gruben der hiesigen Bergamtsrevier nach einer gleichen Durchschnittsberechnung jährlich:

13,500	Centner	Steinkohlen und Coaks,
2,000	=	Salpeter und Schwefel, zur Pulverfabrication,
3,000	=	Stabeisen,
760	=	Stahl,

so daß für berg- und hüttenmännische Zwecke sich eine jährliche Transportmasse von überhaupt

183,699 Centner

(wöchentlich 3532 Centner) herausstellt."

„Jene Lasten werden zur Zeit sämmtlich zur Achse hier ein- und ausgeführt; es steht aber zu erwarten, daß sich dieselben in nächster Zeit bedeutend vermehren und nach Beendigung des Rothschönberger Stollbaues vielleicht bis zu dem doppelten der zeitherigen Quantitäten ansteigen werden. Könnte nun der Transport jener Materialien und Producte durch eine Eisenbahn bewirkt werden, welche ein billigeres Frachtlohn, als die derzeitigen Frachtfuhrleute, zu stellen vermögen würde, so erwüchse hieraus den betheiligten Gruben unmittelbar und mittelbar ein namhafter Gewinn, dessen dieselben bei den meistentheils gedrückten Verhältnissen so dringend zu ihrem ferneren Bestehen benöthigt sind."

„Ginge nun auch den Hütten unmittelbar jener Vortheil zum größten Theile zu Gute, so nähmen dennoch mittelbar die Gruben daran Theil, indem die ersteren in den Stand gesetzt würden, in Folge der Verminderung der Productionskosten eine vortheilhaftere

Taxe für die anzuliefernden Erze aufzustellen. Dieß aber würde zur Folge haben, daß Grubenbaue, deren geringe Ertragsfähigkeit, unter den jetzt obwaltenden Umständen, ihren Betrieb nicht verstattet, sodann in Betrieb gesetzt werden könnten und die Gruben überhaupt den Gewerken mehr Ueberschüsse zu gewähren vermöchten; der Bergbau würde mithin an Umfänglichkeit, das Vaterland an Metallreichthum und der Gewerke eine Entschädigung für seine oft Jahre langen Beisteuern gewinnen."

„Würden nun durch Anlegung einer Eisenbahn in der Richtung von Chemnitz über Freiberg nach Dresden, die zur Zeit namentlich bei dem Bezuge des Eisens und der Steinkohlen sehr drückend fühlbaren hohen Transportkosten, die oft die Preise des Materials selbst übersteigen, vermindert, so würde eine allgemeinere Anwendung jener Materialien bei dem Bergbaue sowohl als anderwärts die unausbleibliche Folge sein."

„Die mit so enormen Kosten verbundenen Wasser-Ansammlungs- und Zuführungs-Vorrichtungen könnten theilweise erspart und die Wasserkraft (wenn auch nur in vielen Fällen) durch Dampfkraft ersetzt, das Wasser selbst aber andern Gewerben und dem Landbau überlassen werden. Nicht minder würden die Steinkohlen allenthalben in der Nähe des ganzen mehrerwähnten Eisenbahntractes gar bald das allgemein eingeführte Brennmaterial bilden, welcher Umstand für unsere armen Berg- und Hüttenarbeiter sehr wohlthätig werden und wodurch eine höchst wünschenswerthe Schonung der vorhandenen Holzbestände und nach Befinden eine leichtere Erlangung des so nöthigen Nutzholzes herbeigeführt würde. Dagegen könnte der vermehrte Eisenverbrauch nur von den heilsamsten Folgen für die Belebung der Sächsischen Eisenindustrie sein, und diese hinwiederum müßte den obererzgebirgischen Zinnbergbau, welcher mit der Eisenproduction in einem engen innern Zusammenhange steht (vorzüglich durch den Verbrauch des Zinns zum Weißblech), fördern und auf seinen frühern blühenden Standpunct zurückführen. Denn die verschiedenen Zwecke bergmännischer Betriebsamkeit sind so eng unter sich verschwistert, daß der Vortheil und das Gedeihen des einen durch die ganze lange Kette der gesammten verschiedenartigsten Unternehmungen fast electrisch fortwirkt."

Ferner haben wir, der Stadtrath, in einer bei dem Hohen Ministerium des Innern eingereichten Petition

(vom 10. Juli 1844) außer den bekannten Vortheilen, welche die Nähe von Eisenbahnen für Fabriken hat, außer den Nachtheilen, welche aus der Entbehrung einer solchen für die erzgebirgischen Fabriken entstehen müssen, wenn namentlich Fabriken in andern Theilen des Landes die Vortheile der Eisenbahnen genießen, unter andern ebenfalls hervorgehoben, daß dann, wenn in der Gegend von Freiberg eine Eisenbahn nicht zu Stande kommen sollte, dort und in den höher gelegenen Ortschaften des Erzgebirges, weil die Steinkohlen ohne Transport auf der Eisenbahn zu theuer sind, so lange die vorhandenen Forstproducte im Uebermaße verbraucht werden würden, bis daraus eine immer drückendere Holznoth entstehen muß, zumal für die Floßanstalten in Böhmen bedeutende Holzbestände nicht lange mehr zu erlangen sein dürften. Und in der That ist die wohlfeilere und dadurch größere Verbreitung der Steinkohlen, und deßhalb auch die Verbindung der beiden Sächsischen Steinkohlenniederlagen des Plauen'schen Grundes und bei Zwickau mit möglichst vielen Landestheilen durch Eisenbahnen, nicht nur um des Bergbaues, sondern auch um der ganzen Industrie des Erzgebirges willen nicht hoch genug anzuschlagen. Ohne die von uns beantragte Eisenbahn würden aber mehrere Theile des Inlandes weniger Nutzen von unsern Steinkohlenniederlagen, dessen sie so dringend bedürfen, ziehen können, als selbst manche Gegend des Auslandes.

Man hat darauf hingewiesen und ein Hauptmoment, welches eine directe Eisenbahnverbindung des Erzgebirges mit Dresden und den Nachbarstaaten dringend nothwendig macht, in dem Umstande gefunden, daß der erzgebirgische Boden nicht den Bedarf der Bevölkerung producirt, daß die jetzige Zufuhr aus Böhmen zu theuer sei und auch in Zeiten der Theuerung nicht ausreiche, ja jetzt schon nicht für alle Gegenden genüge, daß aber eine Dresden-Freiberg-Chemnitzer Bahn, die in Verbindung mit der Elbe, der Schlesischen und Böhmischen Bahn stehe, die Mittel darbieten würde, stets eine hinlängliche Quantität Getraide dem Gebirge zuzuführen und namentlich die Existenz der bedürftigsten Classe, der Berg- und Hüttenarbeiter, gegen Hunger und Uebertheuerung sicher zu stellen.

Wie bedeutend aber der Bedarf an Getraide für die Arbeiter allein des Freiburger Reviers sei, läßt sich darnach bemessen, daß bei eintretender Theuerung, z. B.

in den letzt verwichenen Jahren aus dem Bergmagazin lohntäglich — von 14 zu 14 Tagen — eine Quantität von fünfzehnhundert Scheffeln Korn an Bergarbeiter verausgabt worden ist, ein Bedarf, der bei der sich immer mehr erhöhenden Zahl der anfuhrnden Mannschaft noch ansehnlich steigen werde.

Auch der lebhafteste Waarenverkehr, welcher zwischen Chemnitz und Zittau besteht, indem die Herstellung vieler Fabrikwaaren an dem einen Orte begonnen, am andern beendigt wird, dürfte hier mit ins Auge zu fassen sein.

Man hat endlich noch Gründe der Gerechtigkeit für die erzgebirgische Bahn von Dresden nach Zwickau angeführt, und in der That würde es kaum zu rechtfertigen sein, wenn man einen so großen Landestheil, der einen so bedeutenden Theil zu den Staatslasten beiträgt, und nur durch eine belebte Industrie die ihm von der Natur verliehenen Kräfte und Producte zu benutzen vermag, zu gleicher Zeit sowohl von den Vortheilen der Eisenbahn ausschließen, als ihm den belebenden Verkehr seiner alten Heer- und Handelsstraße entziehen wollte, während die übrigen Landestheile doppelt und dreifach mit Eisenbahnen versehen sind.

Dem die Lausitz hat die Schlesiſche und die Löbau-Zittauer Bahn, der Meißner Kreis die Böhmiſche, die Dresden-Leipziger, die Schlesiſche und die Chemnitz-Niſaer, der Leipziger Kreis die Leipzig-Dresdner, die Dürrenberger, die Magdeburger, die Sächsiſch-Baiersche, und der Voigtländiſche Kreis die Sächsiſch-Baiersche Eisenbahn; nur der große erzgebirgische Kreis soll mit dem Namen der erzgebirgischen Eisenbahn, den man jetzt schon in den der Chemnitz-Niſaer umgewandelt hat, abg gespeist werden, von dem er Nichts hat, als eine kleine Strecke von 3 Stunden, — gerade dieser Kreis, von welchem frühere Ständeversammlungen anerkannt haben, daß er die Mittelpuncte der Sächsiſchen Gewerbtätigkeit enthält. Und die meisten von diesen Bahnen, hilft sie nicht der Staat bauen? Muß also nicht jeder Landestheil, auch der Ärmste Beiträge dazu liefern? und würde sich in der Zukunft am Ende nicht herausstellen, daß das Erzgebirge selbst zum Ruin seines Gewerbsverkehrs, zur Verödung seiner Handelsstraße einen großen Theil hat beisteuern müssen? Wir können daher nur dem jetzigen Präsidenten der I. Kammer Herrn von Carlowitz beistimmen, welcher während des vorigen Landtags in einem so beredten als

gründlichen Vortrage zu Gunsten der Dresden-Freiberg-Zwickauer Bahn äußerte, daß der erzgebirgische Kreis auf diese Weise mit doppelten, ja dreifachen Ruthen gezüchtigt werde, und daß es die Gerechtigkeit sei, die diesem Landestheile hierin zur Seite stehe, ihm der ja der gewerbtreibendste, der bevölkertste, der ausgedehnteste von Sachsen sei, ihm, der ohnehin schon oft genug mit Stockung der Gewerbe, stets aber mit Ungunst des Klima's zu kämpfen habe, ihm, der selbst bei der Bonitirung für verlegt zu erachten, und welcher der Berücksichtigung so würdig als bedürftig sei.

Wenn die Hohe Staatsregierung und die Hohe Ständeversammlung bei vorigem Landtage dennoch nicht die Ausführung einer Dresden-Freiberg-Zwickauer Bahn für nöthig erachtet haben, so dürfte der Grund davon zum Theil wenigstens darin liegen, daß diese Angelegenheit zur rechten Zeit noch nicht hinlänglich besprochen worden war; fragen ließ sich aber, warum nicht wenigstens auf eine Erörterung über die Ausführbarkeit eingegangen worden ist, welche die Hohe Staatsregierung als noch nicht ganz constatirt betrachtete?

Es ist nicht zu verkennen, daß außer demjenigen was wir bereits zu widerlegen versucht haben, der Grund hiervon in einer allzu großen Berücksichtigung Leipzigs und der von dort ausgehenden Eisenbahn zu finden ist. So sehr wir aber auch von der Wichtigkeit Leipzigs durchdrungen sind, so sind wir doch nicht der Ansicht, daß die Anerkennung derselben so weit gehen dürfe, wie es der Fall wäre, wenn das Sächsische Eisenbahnnetz in der bis diesen Augenblick beschlossenen Weise bliebe und nicht durch eine Dresden-Freiberg-Zwickauer Bahn vervollständigt würde.

Das Königreich Sachsen kann nicht mit einem Kreise verglichen werden, welcher nur ein einziges Centrum, sondern vielmehr mit einer Ellipse, welche zwei Brennpuncte hat. Und so ist es in der That: in Dresden laufen mehre Hauptstraßen zusammen, in Leipzig auch. Würde das Sächsische Eisenbahnnetz durch die Dresden-Zwickauer Eisenbahn vervollständigt, so würde an diesen bestehenden Verhältnissen nichts geändert werden. Dresden würde in Osten, Leipzig in Westen einen Centralpunct von Eisenbahnen, wie jetzt von Straßen, bilden, und diese beiden Mittelpuncte in der gemein-

schaftlichen Dresden-Leipziger Bahn eine naturgemäße Verbindung haben.

Es würden nämlich in Dresden zusammenlaufen die Böhmisches, die Zwickauer, die Schlesische und die Leipziger, zusammen vier Bahnen, und in Leipzig die Dresdner, die Magdeburger, die Altenburger und die Dürrenberger, zusammen ebenfalls vier Bahnen. Würde dagegen zu dem, was Leipzig bereits besitzt, auch noch der Zug von Waaren und Personen hinzu gefügt, welcher sich gegenwärtig noch zwischen Zwickau, Freiberg und Dresden bewegt, so liefen thatsächlich in Leipzig fünf Eisenbahnen zusammen, in Dresden dagegen nur drei. Der Einfluß der Eisenbahnen aber ist so groß, daß Leipzig durch eine solche Vertheilung thatsächlich der einzige Hauptort des Landes würde, und Dresden zu einer Stadt zweiten Ranges herabsinken müßte, und dieses thatsächliche Verhältniß würde sich von Leipzig aus Dresden gegenüber nur zu bald empfindlich genug in allen Beziehungen geltend machen.

Ohne Zweifel wird übrigens die Hebung der Gewerthätigkeit in dem östlichen Theile des Erzgebirges großen mittelbaren Nutzen auch für Leipzig, als unserer ersten Handelsstadt, mit sich bringen.

Das Decret der Hohen Staatsregierung spricht von der sich aus finanziellen Rücksichten ergebenden Nothwendigkeit, den ausländischen Verkehr auf die schon bestehenden Bahnen in Leipzig zu concentriren, weil ein Eisenbahnverkehr zwischen Dresden, Freiberg und Zwickau nur auf Unkosten der vom Staate unterstützten Sächsisch-Baierschen Eisenbahn erzielt werden könnte, — und auch der Bericht der Deputation der zweiten Kammer über das Eisenbahnwesen verwarf am vorigen Landtage eine Bahn in der ganzen Ausdehnung von Zwickau nach Dresden, weil dadurch die Sächsisch-Baiersche Eisenbahn und Leipzig benachtheiligt würden, indem ihnen dadurch der ganze Verkehr aus Süddeutschland in der Richtung von Dresden und Freiberg nach Schlesien entzogen würde, der jetzt über Zwickau und Freiberg geht. Wir glauben aber darauf aufmerksam machen zu müssen, daß durch diese Ansicht das wahre Sachverhältniß geradezu umgekehrt wird. Nie hat das Erzgebirge den Leipziger Eisenbahnen dasjenige, was sie bereits besitzen, entziehen wollen; es liegen keine Gründe vor, welche uns zu solchen An-

sprüchen berechtigten. Würde denn der Verkehr, welcher jetzt auf der Leipziger Bahn schon Statt findet, schon Statt gefunden hat, durch eine Zwickau-Dresdner Eisenbahn geschmälert werden? würde die Leipzig-Dresdner Bahn nicht so rentabel bleiben, wie sie es gewesen ist? über die Beantwortung dieser Frage kann kein Zweifel sein. Die Zwickau-Dresdner und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn werden zu einander in dasselbe Verhältniß treten, in welchem diese beiden alten Landstraßen zu einander gestanden haben, — beide würden rentiren, weil sie beide nothwendig sind. Das Verhältniß ist also gerade umgekehrt: dem Erzgebirge soll dasjenige, was es besitzt, soll sein alter Handelsweg entzogen und auf seine Unkosten Leipzig damit bereichert werden. Wo sind aber die Gründe, die eine derartige Berücksichtigung der Interessen Leipzigs rechtfertigen? soll es etwa zum Besten der Reisenden geschehen? es wird ihnen ein Umweg von neun bis zehn Meilen nebst Kosten auferlegt. Etwa zum Besten des Handelsstandes, der Waaren bezieht? auch die Waaren müssen den Umweg bezahlen. Oder etwa zum allgemeinen Besten des Landes? Wir können unmöglich glauben, wenn ein so großer, so bevölkerter Theil des Landes, der ohnedieß schon mit Verarmung bedroht ist, durch Entziehung des jetzt noch durchgehenden Verkehrs so sehr in seinen Interessen bedroht wird, — daß das zum allgemeinen Besten des Landes gereichen würde; wir sind vielmehr der Ansicht, daß es viel passender sein würde, diesem schwachen Theile neue Kräfte zuzuführen, als ihm diejenigen zu nehmen, die er noch hat.

Aber, sagt man, der Staat ist deßhalb gezwungen, dem Erzgebirge seinen bisherigen Verkehr zu entziehen und denselben nach Leipzig zu lenken, weil die Regierung bei der Sächsisch-Baierschen Bahn sich betheiligt hat und also auch dafür sorgen muß, daß diese Bahn rentirt. Allein vor allen Dingen müßte erwiesen werden, daß die Sächsisch-Baiersche Eisenbahn sich aus eignen Kräften nicht erhalten könnte, sondern daß dazu nothwendig wäre, das Erzgebirge seines jetzigen Besizthums zu berauben und die Sächsisch-Baiersche Bahn damit zu bereichern. Es läßt sich doch kaum denken, daß die Sächsisch-Baiersche Eisenbahngesellschaft beim Beginn ihres Unternehmens das Gelingen und die Rentabilität desselben auf so unbillige und ungerechte Berechnungen und Zumuthungen gegründet haben sollte. — Wenn dieß aber auch der Fall und er-

wiesen wäre, so würde sich immer noch fragen, welches von den beiden nothwendigen Uebeln im Interesse des Staates und der Allgemeinheit das erträglichere wäre, ob der Verfall des Erzgebirges oder ein kleiner Ausfall im Budget der Sächsisch-Baierschen Eisenbahnverwaltung. Uns wenigstens möchte es bedünken, daß es viel eher möglich sein wird, den letzteren aus andern Einnahmequellen zu decken, als den Verfall des Erzgebirges durch eine glänzende Einnahme der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn wieder gut zu machen. Zudem hätten die Actionäre nicht einmal Rücksichten der Billigkeit wegen Anlegung einer Concurrrenzbahn anzusprechen, wodurch sie nicht gerechte Ansprüche und einen Theil ihres Besitzstandes, sondern nur die Hoffnung verlören, einem andern Landestheile den ihm gebührenden Verkehr zu entziehen.

Dem als das Publicum zur Unterzeichnung aufgefordert wurde, war das Expropriationsgesetz für die Zwickauer Bahn schon erlassen und die Ausführung dieser Bahn voranzusehen.

Indessen so wenig wir daran zweifeln, daß, wenn die gerechten Ansprüche des Erzgebirgs Erhörnung finden, der Verkehr auf der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn nicht so groß sein wird, als im entgegengesetzten Falle; so sehr wir also zugeben, daß dieselbe durch einen Eisenbahnbau von Zwickau nach Dresden die Aussicht auf einen Gewinn verliert, welcher rechtmäßig dem Erzgebirge gehört, so glauben wir doch nicht, daß dieselbe durch die Concurrrenz eine ausreichende Rentabilität verlieren werde. Es ist auch nicht unsere Sache, auf den Beweis dieses Satzes einzugehen, da es jeder Eisenbahn-Direction obliegt, die Rentabilität ihrer Bahn selbst darzuthun; nur das Eine wollen wir noch bemerken, daß die Sächsisch-Baiersche Bahn durch Ausführung der Schienenwege von Zwickau nach Dresden nur diejenigen Reisenden und Güter, welche diese Bahn aus dem Erzgebirge, namentlich den Fabriksdistricten nach Zwickau ihr zuführt, weit mehr gewinnen, als sie an denjenigen Reisenden verlieren wird, die von Zwickau aus, statt über Leipzig nach Dresden zu fahren, den geraden Weg dahin einschlagen; denn es ist offenbar, daß alle Reisenden aus den Theilen des Gebirgs, welche zwischen Chemnitz und Zwickau liegen, um nach Leipzig zu kommen, die Sächsisch-Baiersche Eisenbahn benutzen werden, wenn die Strecke zwischen Zwickau und Chemnitz voll-

endet sein wird. Diejenigen Reisenden aber, welche aus dem Gebirge und Süddeutschland nach Berlin gehen, können kein Grund mehr sein, den Bau der Zwickauer Bahn hindern zu wollen, weil sie ohnedieß schon durch den Bau der Chemnitz-Riesaer und Jüterbogker Bahnen für die Leipziger verloren gehen.

Wir sind also der Ueberzeugung, daß die Sächsisch-Baiersche Eisenbahn durch die Zwickau-Dresdner Bahn zwar die Aussicht auf Beeinträchtigung des Erzgebirges und auf einen daraus zu ziehenden ungebührlichen Gewinn, nicht aber die Bedingungen ihrer Existenz und einer genügenden Rentabilität einbüßen wird.

Es bliebe uns also nur noch die Beleuchtung der finanziellen Bedenken übrig. Es wurde auf dem vorigen Landtage geltend gemacht, daß die Verwendung von 15,000,000 Thlr. für die übrigen Eisenbahnen dem Staate nicht erlaube, auf die Ausführung eine Linie zwischen Dresden, Freiberg und Zwickau einzugehen. Allein seit der Zeit haben sich die Verhältnisse völlig geändert.

Die vom Staate auf den Bau der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn verwendeten 2½ Millionen erscheinen jetzt als nutzbringende Capitalanlage. Die Dürrenberger Eisenbahn bedarf keiner Staats-Unterstützung. Die Uebernahme der Böhmisches Bahn von Seiten des Staates beweist, daß die Hohe Staatsregierung dafür keine Opfer bringen zu müssen befürchtet. Der Bau der Zweigbahn über Löbau nach Zittau nimmt die Hülfe des Staates nur zum kleinen Theil in Anspruch. Die Summe, welche zur Ausführung der Sächsisch-Baierschen Bahn aus der Staatscasse zu geben sein wird, ist zum Theil schon ohne irgend eine Beschwerung der Unterthanen verwendet, zum Theil durch die für Erleichterung des Geldverkehrs so nothwendige Vermehrung des Papiergeldes beschafft. Sollte auch diese Bahn einen höhern Ertrag, als zu vierprocentiger Verzinsung des in Privatbesitz befindlichen Actienbetrags von 4½ Millionen erforderlich ist, nicht abwerfen, so ist doch dem Staate das Recht der Einlösung dieser Actien gesichert, und dadurch kann höchstens eine dreiprocentige Verzinsung eines größern Theils der jetzt unzinshar hingegebenen Summen erzielt werden. Sonach ist der Bau der bis jetzt beschlossenen Bahnen ohne eine fühlbare Belastung der Staatscasse gesichert.

Blicken wir nun noch auf die glänzende Lage der Finanzen des Landes hin, welche einen bedeutenden

Steuer-Erlaß möglich gemacht hat, so dürften finanzielle Rücksichten von der Ausführung der Dresden-Zwickauer Bahn in derjenigen Richtung, welche von der Hohen Staatsregierung selbst als die vortheilhafteste anerkannt worden ist, jetzt nicht abhalten.

Obwohl nun schon aus den von uns wiederholt und in verschiedener Richtung gethanen Schritten hervorgeht, daß wir den Vorwurf nachkommender Geschlechter, es habe die Gegenwart Nichts gethan, um von Freiberg und der Umgegend die Nachtheile der gänzlichen Isolirung von allen Eisenbahnverbindungen abzuwenden, nicht zu fürchten haben: so erfordert es doch der Hinblick auf die große Wichtigkeit der Sache auch jetzt, noch nicht zu rasten, vielmehr vertrauensvoll an die Stände sich zu wenden, in deren Mitte schon bei der letzten Zusammenkunft rücksichtlich der betreffenden Beschlüsse die ermutigende Aeußerung geschehen ist, daß die Acten über eine Eisenbahnverbindung zwischen Dresden, Freiberg und Zwickau noch nicht geschlossen seien.

Indessen gehen unsere Wünsche und Bitten vor der Hand nur dahin, daß specielle Erörterungen über die Rentabilität und Ausführbarkeit der fraglichen Eisenbahn angestellt werden möchten. Dieß auf Privatwegen zu thun (wozu es zwar an Mitteln bei dem lebhaften Interesse, das ein großer Theil der Gebirgsbewohner daran nimmt, nicht fehlen würde) scheint doch um deßwillen nicht angemessen, weil dann die Richtigkeit der erlangten Ergebnisse von der Hohen Staatsregierung oder auch sonst in Zweifel gezogen werden könnten.

Wir stellen daher vertrauensvoll an die hohe Ständeversammlung den ergebensten Antrag:

daß Dieselbe in Berücksichtigung der in Vorstehendem enthaltenen Gründe bei der Hohen Staatsregierung vermitteln möchte, daß eine genaue technische Untersuchung der Bahnlinie zwischen Dresden, Freiberg und Chemnitz vorgenommen und die zu verhoffende Rentabilität einer Eisenbahn auf dieser Strecke sorgfältig erörtert, das Ergebnis aber der nächsten Ständeversammlung, nach Befinden unter Beifügung eines Expropriationsgesetzentwurfs rücksichtlich des zu wählenden Tractes, vorgelegt werde, damit wenigstens nach Ausführung derjenigen Eisenbahnen, die der Staat dormalen zum Theil auf seine Kosten baut, zur Angriffnahme der

fraglichen Bahn unter Betheiligung des Staates vorgeschritten werden könne.

Gesetzt aber, man fände wider alles Erwarten und aus Gründen, die uns zur Zeit völlig unbekannt, eben deshalb aber auch in Vorstehendem noch nicht widerlegt sind, das Eingehen auf diesen uns durch die Umstände und die Besorgnisse, welche uns erfüllen, abgenöthigten Antrag bedenklich: nun so dürfte es wenigstens die Gerechtigkeit erfordern, daß man im Hinblick auf die unbestreitbare Wichtigkeit einer Bahnverbindung zwischen Freiberg und den in Dresden sich an einander anschließenden verschiedenen Schienenwegen für den vaterländischen Bergbau, ferner in Erwägung dessen, daß in Ansehung der Getraidezufuhre das niedere Erzgebirge gewiß alle Berücksichtigung verdiene, so wie aus andern nationalökonomischen Rücksichten, die in Vorstehendem angedeutet sind und schon jene beschränktere Verbindung rechtfertigen, wie z. B. wegen der durch Ermäßigung des Aufwandes, den jetzt der Steinkohlentransport verursacht, zu erzielenden sehr erheblichen Vortheile sorgfältigst in Betracht nehme, ob es nicht eben so rathsam als nöthig sei, daß vor der Hand auf Herstellung einer Bahnverbindung blos zwischen Freiberg und Dresden Bedacht genommen werde. Gewiß würde auch durch eine solche beschränkte Verbindung demjenigen Theile des Erzgebirges, welcher der Natur der Sache nach von der Chemnitz-Nisaer Bahn keinen Nutzen zu ziehen vermag, wesentlich genützt, und man würde hierin einen sehr schätzbaren Beweis von Fürsorge erblicken und zur Dankbarkeit verpflichtet werden, wenigstens dann eher die Nachtheile verschmerzen können, welche durch Entziehung der alten Reichsstraße Freiberg und anderen an selbiger belegenen Orten unausbleibend zugesügt werden.

Eben deshalb beschränken wir in dem obangegebenen unerwünschten Fall unser ehrerbietiges Gesuch darauf, daß die Hohe Ständeverammlung dann bei der Hohen Staatsregierung wenigstens die nähere Prüfung der Thunlichkeit und Rathsamkeit der Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Freiberg zu beantragen sich bewogen finden möge.

Freiberg, den 10. November 1845.

Die Gemeindebehörden daselbst:
der Stadtrath,
die Stadtverordneten.

