


165  
Zur

Erzgebirgischen und Chemnitz-Riesaer

 Eisenbahn = Angelegenheit.

Eine als

Petition

an die

Volkvertreter = Versammlung von 18<sup>49</sup>/<sub>50</sub>

von Freiberg aus

gerichtete

Denkschrift.



Freiberg.

Gedruckt und zu haben bei Craz & Berlach.

1850.

ist. Saxon.  
M.  
566,10



1711-1712

1713-1714

1715-1716

1717-1718

1719-1720

1721-1722

1723-1724

1725-1726

1727-1728

1729-1730

1731-1732

1733-1734

1735-1736

1737-1738

1739-1740

1741-1742

1743-1744

1745-1746

1747-1748

1749-1750



An

## die hohen Kammern

### des Königreichs Sachsen

und zuvörderst an die II. Kammer.

Den verehrten Volksvertretern wird von der hohen Staatsregierung sowohl das Ergebnis der Verhandlungen vorgelegt werden, welche zwischen ihr und der Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft wegen Erkauf dieser Bahn für den schon dabei zu  $\frac{1}{4}$  beteiligten Staat stattgefunden haben, als auch das Ergebnis der stattgehabten Untersuchung der Ausführbarkeit und Ertragsfähigkeit einer Eisenbahnlinie von Dresden über Freiberg nach Chemnitz.

Von größtem Interesse ist dieß für uns Unterzeichnete und für alle Diejenigen, welche wünschen, daß dieser sich an die schon untersuchte Linie von Chemnitz nach Zwickau anschließenden Linie, als der richtigsten, weil für die Verbindung der Südostgrenze mit der Südwestgrenze Sachsens geradesten und wegen des schon jetzt vorhandenen Personen- und Gütertransports einträglichsten, und der von ihr zu durchschneidenden Gegend ihr Recht in baldigster Ausführung zum Wohl des ganzen Landes widerfahre.



Wir erlauben uns deßhalb des Geschichtlichen des Gegenstandes zu gedenken.

Bei den, dem Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn vorausgegangenen Erörterungen des Verkehrs auf den verschiedenen Straßenzügen im Jahre 1834 fand man, daß der Verkehr auf unserer Linie in der Richtung der früheren, Reichsstraße genannten, großen chaussirten Heerstraße von Plauen über Zwickau und Freiberg nach Dresden um  $\frac{1}{3}$  stärker sei, als der Verkehr zwischen Dresden und Leipzig. Die Chemnitzer Actiengesellschaft für die Linie Chemnitz-Niesa hatte hingegen ihrem Gesuch an die Stände von 1836 um Vorsprache bei der Regierung für eine möglichst gerade Eisenbahnlinie von der Lausitz ab an die Elbe, durch das Erzgebirge und Voigtland an die bairische Grenze, eine Schrift von 1835 mit Karte beigelegt, in welcher sie zwar jene Linie der uralten Reichsstraße für die ihrem Antrage vollkommenst entsprechende, aber für unausführbar erklärte. Die Untersuchung derselben, wenn man es so nennen will, hatte nur vom Wagen und buchstäblich von der Reichsstraße aus stattgefunden. Dem glaubte man, und man durfte es bei dem damaligen Stand der Eisenbahnkunde, nach welchem Steigungen wie z. B. die vom sächsisch-schlesischen Bahnhof aus mit den damaligen Locomotiven nicht befahren werden konnten.

Bei den übrigen Linien ersetzten namentlich in jener Schrift für die Chemnitz-Niesauer Eisenbahnlinie die von lebhaftesten Wünschen zu sehr verstärkten Hoffnungen die Stelle der auf genaues Prüfen beruhenden Ueberzeugung. Ausführbarkeit und Einträglichkeit galt für die Linien Chemnitz-Niesa, Löbau-Zittau und für die Linie an die bairische Grenze bei Hof als zweifellos. Und in der That, ausführbar



ist am Ende jede Linie, wenn der Bauaufwand nicht berücksichtigt wird; sobald aber die Baukosten nicht durch den üblichen Zinsfuß mit Ueberschuß gedeckt sind, ist sie nicht einträglich, ihr Bau sollte, den Fall ganz besonderer politischer und volkswirtschaftlicher Rücksichten ausgenommen, unterbleiben, sie kann nicht als ausführbar angesehen werden.

Durch eine eigne Fügung des Schicksals für Sachsen sind nun aber die in letzterem wahren Sinne unausführbaren, d. i. die in ihrem Ertrage die Zinsen des Bauaufwandes nicht deckenden Linien, die Löbau-Zittauer und die Chemnitz-Riesaer Linie, in Angriff genommen und erstere ist sogar mit täglichen Verlusten im Gange, und dasselbe gilt so ziemlich von der sächsisch-baierschen und fast auch von der sächsisch-schlesischen Eisenbahn, welche letztere auf genügende Einträglichkeit nur dann rechnen kann, wenn sie in unserer Linie über Freiberg in der Richtung auf der alten Heer- und Reichsstraße Auslauf und Fortsetzung gefunden haben wird.

Nachdem nun bei dem Landtage 18<sup>39/40</sup> 25 Eisenbahn-Petitionen eingegangen waren und mancherlei Verhandlungen über die Eisenbahnfrage stattgefunden hatten, legte die Regierung dem Landtage 18<sup>42/43</sup> einen Plan oder Eisenbahn-System mit Kostenanschlag vor, nach welchem

Länge in Postmeilen.		annähernder Geldbedarf.
20 <sup>1/2</sup>	1) sächsisch-baiersche Eisenbahn . . .	8,000,000 Thlr.
12 <sup>1/2</sup>	2) sächsisch-schlesische „ . . .	4,000,000 „
4 <sup>1/2</sup>	3) Flügelbahn von Löbau nach Zittau	2,500,000 „
7 <sup>1/2</sup>	4) sächsisch-böhmische Eisenbahn . . .	2,700,000 „
9 <sup>1/2</sup>	a) Linie Chemnitz-Riesa . . .	3,500,000 „
6	b) „ „ Zwickau . . .	2,500,000 „
60 <sup>1/2</sup>	Postmeilen. Latus	23,200,000 Thlr.



60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Postmeilen.	Transport	23,200,000 Thlr.
	Ungefährer Bedarf zur Verzinsung der Anlage = Capitale der Bahnen unter	
2. 3. 4. 5. . . . .		1,000,000 „
60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Postmeilen.		24,200,000 Thlr.

zu bauen erfordern sollten. Die Linie über Freiberg nach Chemnitz ward nur erwähnt, aber nicht berücksichtigt. Die von Freiberg eingegangene, auf vorläufige Erörterungen der Ausführbarkeit beruhende Petition veranlaßte ein Mitglied der Finanzdeputation der II. Kammer zu dem in den Landtagsacten von 18<sup>42</sup>/<sub>43</sub> 4. Abtheilg. Seite 278 f. befindlichen Sondergutachten, mit dem für die Linie von Dresden über Freiberg nach Zwickau und gegen die Linie Chemnitz = Riesa unter 8 Abschnitten entwickelten aus staats- und volkswirthschaftlichen und rechtlichen Gründen gestellten Antrag: die Staatsregierung zu ersuchen, daß sie vor Weiterem die Linie über Freiberg nach Chemnitz untersuchen, Kostenanschlag fertigen lasse und das Ergebnis der nächsten Ständeversammlung vorlege.

Zu ihrem eigenen Unglück und zu außerordentlichem Schaden der Staatskasse trug die Chemnitz = Riesaer Actien-Gesellschaft durch die dem Sondergutachten widerstrebenden beiden ersten Ausschüsse, die Finanz- und die Verfassungs-Deputation in der II. Kammer, den Sieg davon und die I. Kammer trat, wiewohl mit ganz geringer Mehrheit, bei. Nur wann diese bedauerliche, mit 3,500,000 Thaler viel zu niedrig veranschlagte Linie in Angriff genommen werden dürfe, blieb der hohen Staatsregierung überlassen. Doch schon das Jahr darauf, 1844, drängte die Actiengesellschaft in ihrer Verblendung und unter Geltendmachung des guten Actienstandes durch mit Tausenden von Fabrikarbeiter- und



Unternehmer = Unterschriften bedeckte Petitionen die Regierung um Gestattung der Erlaubniß zum Angriff des Baues dieser Eisenbahn, als hänge das Heil von Chemnitz und der Umgegend und selbst des erzgebirgischen Kreises davon ab, des Kreises, der gleichwohl nur den 8. Theil dieser, dem mit Eisenbahnen genug gesegneten Meißner und Leipziger Kreis anheimfallenden, Bahnstrecke zu sehen bekommen sollte, von der er überdem zu mindestens  $\frac{4}{5}$  seiner Fläche und Bevölkerung nach seinen Gewerbs- und Verkehrs-Verhältnissen bei dem über 6 Meilen weiten Umweg nach Leipzig und Dresden keinen Gebrauch machen kann.

Sa man wollte sie trotzdem sogar die Erzgebirgische Eisenbahn nennen, ob es schon in der Wirklichkeit damit auf Berlin abgesehen war; und da Seiten des südöstlichen Theiles des Erzgebirges viele Vorstellungen von Stadt und Land an die hohe Staatsregierung eingingen, und unter Hinweisung auf die in Folge der inzwischen schon geschehenen Fortschritte der Eisenbahntechnik unzweifelhafte Ausführbarkeit der Linie über Freiberg um Anstand mit jener Bauangriffsverstattung bis zum Landtag 1845 und um Erörterung der Ausführbarkeit der Linie über Freiberg nach Chemnitz baten, so wußte man dieß selbst durch Befürchtung von Unruhen zu hintertreiben. Directorium und Actieninhaber versprachen sich und den Andern dortiger Gegend goldene Berge, die aber kaum Einzelnen durch den Actienschwindel geworden sein mögen.

Der Regierung waren, wie erwähnt, keine Mittel zu Untersuchung unserer verkannten Linie von den Ständen bewilligt; diese hatten im Gegentheil in ihrer Mehrheit den Bau für heilsam gehalten; kein Wunder, daß die Regierung dem Drängen nachgab, und obschon damals drei andere



Linien im Bau und zum Theil mit Arbeitern aus den Nachbarländern belegt waren, den Angriff der vierten verstattete, zumal die Actiengesellschaft im Vertrauen auf die eingebildete Vortrefflichkeit der Linie sich aller Beihülfe des Staats begeben hatte. Unsere Gegend erlangte durch ihre Vorstellungen, in welchen sie beiläufig die Benennung der genehmigten Linie „Erzgebirgische Eisenbahn“ als falsch bezeichnete, weiter Nichts für das Erzgebirge, als daß dieses durch Anmaßung seines Namens, den man zur Schau trug, nicht ferner verspottet werden durfte, daß von der Regierung der Linie der angemessene Name „Chemnitz-Niesä“ beigelegt, und so dem Erzgebirge, eine wirkliche erzgebirgische Eisenbahn also zu bezeichnen, vorbehalten wurde.

Dem ganzen um 50 Meilen großen Striche des östlichen Erzgebirges bis gegen Chemnitz ab, einschließlich des angrenzenden Streifs des Meißner Kreises, stellte sich bei dem unverkennbaren großen Einfluß der Eisenbahnen auf die Verkehrsbelebung gewerbliches Verkümmern und der Verlust des Waarenzugs auf der Reichsstraße in Aussicht. Auch hatte die Chemnitz-Niesäer Gesellschaft ihre Ertragsberechnung, womit sie sich selbst und Andere täuschte, nicht Scheu gehabt, als hauptsächlichen Factor den Verkehr auf diesem Straßenzug wie gute Beute anzunehmen. Es bedurfte nur noch der Gewähr, daß keine Schiene auf diesen alten Zug zu legen sei, um jene Gewinnberechnung als Guthaben gegen uns für alle Zukunft zu besitzen, um nach Südosten wie auf einen im Verkehrsbann von Chemnitz-Niesä liegenden Landestheil zu blicken. Durchdrungen von der Ueberzeugung, daß, wenn ein Theil leidet, auch das Ganze leidet, daß man jenseits über die Erfolge jener ohne allen historischen Grund für einen erst anzugewöhnenden Verkehrszug aus dem Steg-



reif mit besonderen Gelüsten gebildeten Linie nach Riesa in schwerem Irrthum sich befinde, daß es für uns eine Verpflichtung der Gegenwart sei, die Verhältnisse aufzuklären, die bedrohliche Verwerfung nicht anzunehmen, unsere Zukunft nicht beeinträchtigen, uns nicht den seit den Culturanfängen des Landes bestandenen, den örtlichen Lagen entsprechenden Verkehrszug für eine Actiengesellschaft entreißen zu lassen, während man im übrigen Lande durch die Flugeschnelle des Dampfes mit Hilfe der von unserm Bezirk theils beigesteuerten, theils mit zu verzinsenden und zu tilgenden Millionen die Meilen zu Viertelstunden verkürze, uns nicht auf die Füße und die thierquälerische Post- und Stellwagen-Eile ausschließlich weisen zu lassen; von allen diesen Betrachtungen belebt, vereinigte man sich zu einer Petition an den Landtag von 18<sup>45/46</sup>. Sie ist von Freiberg den 10. November 1845 beiden Kammern in vielen gedruckten Exemplaren überreicht, beleuchtet das Mangelhafte des jetzigen sächs. Eisenbahn-Systems und entwickelt anderweit die Gründe für die Nothwendigkeit, Ausführbarkeit und Einträglichkeit der durch den erzgebirgischen Kreis von Dresden in thunlichst gerader Richtung über Freiberg nach der sächsisch-baierschen Eisenbahn anzulegenden Eisenbahn und den Nachweis dieser Gründe in volkswirthschaftlichem Interesse des ganzen Vaterlandes und bittet um Verwendung bei der Staatsregierung für genau technische Untersuchung der Linie zwischen Dresden, Freiberg und Chemnitz und für Erörterung ihrer Einträglichkeit und daß das Ergebnis der nächsten Ständerversammlung und nach Befinden unter Beifügung eines Enteignungs- oder Auskaufs-Gesetzes vorgelegt werde, damit nach Vollendung der mit Staatsbetheiligung begonnenen sächs.-baierschen und sächs.-schlesischen Eisenbahn zum Ausführen verschritten werden könne.



Dieser Denkschrift schlossen sich 10 Petitionen von 82 im Sachregister der Acten und Mittheilungen vom Landtage 18<sup>45/46</sup> genannten Stadt- und Gemeinderäthen und eine Petition von 36 Besitzern großer Güter im südöstlichen Gebirge und eine der Vorsteher sämtlicher Gewerkschaften des Freiburger Bergwerksreviers an, von denen fast jede in besonderen örtlichen und sachlichen Beziehungen mehr als einen Grund der Freiburger Schrift hinzufügte, die letztere Petition besonders das große Interesse des Freiburger Bergbaues an der Strecke von Dresden nach Freiberg entwickelte. Auch stimmten beide Kammern einhellig für den von der Staatsregierung im Landtagsabschied genehmigten Antrag; nur die nächste Vorlegung eines Auskaufs-Gesetzes für die Linie ward beanstandet.

Diesem für uns Erfreulichen stand um so Betrübenderes im Eisenbahnwesen an demselben Landtage gegenüber. Nächst- dem, daß die außerordentlich schwerköstige sächsisch-baiersche, nach Vertrag mit der Krone Baiern zu bauende Eisenbahn zu den übrigen Theilen von den Actionärs mit großen Opfern übernommen werden mußte, hatte die hohe Staatsregierung der Löbau-Zittauer Actiengesellschaft 500,000 Thlr. und der Chemnitz-Riesaer 1,000,000 Thlr. vorgeschossen; denn letztere hatte entweder voraus es darauf abgesehen, oder nur zu bald wahrgenommen, daß der Staat ihren unzureichenden Mitteln zur Durchführung zu Hilfe kommen müsse. Den Kammern von 18<sup>45/46</sup> war anheimgegeben, ob sie jene Staats-Betheiligung genehmigen, oder die Rückzahlung der genannten Summen verlangen wollten. Ersteres geschah, und so wurden auch dem Erzgebirge und folglich dem, mehr noch als der südwestliche, irrig verwahrlosten Theil des Erzgebirges neue enorme Lasten und Verbindlichkeiten aufgebürdet, die



ihn um so schwerer treffen, da er in den Grundabgaben von Flur und Wald thatsächlich und in der Abstufung von wohl 10 bis 50 Procent zu hoch besteuert ist und bis jetzt vergeblich um Minderung gebeten hat; eine Ueberbürdung, die seinem Anspruch auf Gerechtigkeit um so stärkeres Gewicht giebt, damit ihm endlich bald die aus, das wahre örtliche und sachliche Verhältniß verkennenden, Partei- und Gewerbsbestrebungen vorenthaltene Eisenbahn werde, die an Nothwendigkeit unseren sächsischen Staatseisenbahnen gleich, den übrigen theils gleich, theils weit überlegen ist, sämtliche an voraussichtlicher Einträglichkeit aber übertrifft.

Leider ist die Million aus der Staatskasse sammt den beträchtlichen Nachschüssen bei der Chemnitz-Kiesauer Eisenbahn für verloren zu achten, denn dieses außerordentlichen Opfers und der Einzahlung der vollen Actienbeträge ungeachtet, ist die Bahn weit noch von ihrer Vollendung entfernt und die fertigen Theile können, eben weil die ganze Linie nicht rentiren wird, aus erprobtem Mangel an Deckung der Kosten, nicht befahren werden. Lange Strecken der Dämme, z. B. gleich nahe von Chemnitz aus, erfordern zur Ausbesserung große Summen. Die dazu und zum Ausbau nöthigen Hunderttausende und die schon darauf verwendeten Millionen werden schwerlich auch nur die niedrigsten Zinsen tragen. Ist doch selbst der von Dresden und Leipzig aus stattfindende Verkehr auf der Kiesa-Tüterbogker Eisenbahn nur gering und ein Beleg mehr des beträchtlichen Irrthums in der Wahl der Linie Chemnitz-Kiesau, die bei dem 7 Meilen großen Umweg über Kiesa zur Reise von da nach Dresden und umgekehrt von allen Denen, welche Ersparung am Fahrgehalt dem Gewinne von einigen Stunden Zeit vorziehen, nicht benutzt werden wird und zur Fracht aus demselben



Grunde gar nicht benutzt werden kann, die der ebenso wie über Freiberg nach Chemnitz unvermeidliche Eisenbahnbau von Chemnitz nach Zwickau für Reisende von Chemnitz und aus der Umgegend nach Leipzig, weil jener Schienenweg eine halbe Meile näher als über Riesa ist, ganz überflüssig macht. Aus denselben Gründen kann und wird die Riesaer Linie, aus Marienberg, Wolkenstein, Annaberg, Buchholz, Schneeberg und Umgegend mit Personen- und Fracht-Verkehr nicht versehen werden, denn der Umweg auf solcher nach Dresden oder Leipzig dehnt sich bis zu 12 und mehr Meilen aus. Auf was kann also die Chemnitz-Riesaer Actiengesellschaft mit Sicherheit rechnen? Auf den Verkehr von Chemnitz und der Umgegend in der geraden Richtung nach Berlin, und auf den Verkehr mit den dazwischen an der Linie liegenden Städten und Dörfern, in denen jedoch eine, wie sich ihre Denkschrift mit für die Landwirthschaft schmeichelhafter Bescheidenheit ausdrückt, vorzugsweise an die Scholle gefesselte Bevölkerung wohnt. Fahrgeld und Fracht wird kaum die Unterhaltungskosten gewähren. Die geschichtliche Erfahrung wird sich auch hier bewähren, wie schwer und meist unmöglich es sei, dem Verkehrs- und Waarenzuge eine willkürliche Richtung zu geben. Betrachten wir dagegen das Ergebnis der von der Staatsregierung, dem Abschied des vorigen Landtags gemäß, bewirkten Erörterung der Baukosten der fraglichen Linie, wie es in der anbei in 6 Exemplaren für beide Kammern und die betreffenden Ausschüsse überreichten, mit zwei Grundrissen und einem Längenprofil versehenen Schrift des damit beauftragt gewesenen Oberingenieur Krausch vorliegt, desselben Baumeisters, welcher die sächsisch-schlesische Eisenbahn mit anerkannter Vortrefflichkeit unter dem Kosten-Anschlage ausgeführt hat.



Nach dieser mit dem Titel „Projection einer directen Eisenbahn = Verbindung zwischen Dresden, Freiberg und Chemnitz nebst Zweigbahnen zu den Kohlenwerken links und rechts des Weiseritzthales und nach der Elbe bei Priesnitz“ versehenen Schrift erstreckt sich das Liniensproject

## 1. Abtheilung

### von Dresden nach Freiberg

in einer Länge von 73,234,4 Ellen vom Bahnhof der sächsisch-böhmischen Staatsbahn aus durch den Plauenschen Grund mit 12 Ueberbrückungen der Weiseritz nach Tharandt, wo ein nur 120 Ellen langer Tunnel nöthig ist, geht über die beiden Chausseen durch das Grumbacher Thal nach Grumbach, berührt die Dörfer Herzogswalde und Mohorn, überbrückt das Triebsthal, nähert sich dem obern Theil Dittmannsdorfs, überbrückt bei Krummhennersdorf das Bobritzsthal und neben der Altväter Wasserleitung unter Halsbrücke das Muldenthal und erreicht am Gehäng des Münzbachthales bei der Rossener Chaussee Freiberg.

Von obigen 73,234,4 Ellen oder 5,53 Polizeimeilen Länge bestehen

43,355,1 Ellen in geraden Linien,

29,879,3 „ in 48 Curven oder Bogen, wovon  $\frac{7}{8}$  die günstigsten Verhältnisse haben.

Die sogenannte Horizontal = Projection ist also eine sehr günstige, wie auch der dieser Abtheilung beigegefügte Grundriß zeigt.

Zur Herbeischaffung der Steinkohlen von den verschiedenen Kohlwerken links und rechts der Weiseritz in den Bahnhof zu Potschappel und zur Weiterbeförderung der Kohlen



zur Niederlage an die Elbe bei Priesnitz sollen Pferdeseitenbahnen, zusammen 29,124 Ellen Länge habend, angelegt werden.

Anlangend die durch eine Profilzeichnung erläuterte Verticalprojection, so steigt die Linie vom Pfahl Nr. 33 der sächsisch-böhmischen Bahn bis zum Freiburger Bahnhof an der Rossener Chaussee bei der Kreuzmühle 489 Ellen, was ohne Terrainhindernisse eine durchschnittliche stete Steigung von 1:149 erlauben würde.

Von ersterem Punct bis zum Tharandter 161 Ellen höhern Bahnhof ist das Durchschnitts-Verhältniß 1:140 stetige Steigung, das aber wegen örtlicher Hindernisse, wenn schon sehr günstig bleibend, zwischen 1:90 und 1:300 wechselt. Die stärkste Steigung ist die von Tharandt durch das Grumbacher Thal bis vor Grumbach, von 1:56, 1:80, 1:60, 1:70 und dann wieder 1:60 und zwar auf 9000 Ellen Länge, ein jedoch günstigeres Verhältniß, als die schiefe Ebene der sächsisch-schlesischen Bahn zwischen Dresden und Radeberg, welche 9,800 Ellen Länge hält und 1:55 Steigung auf den ersten 3000 Ellen hat, die bekanntlich leicht mit Locomotiven überwunden wird, von denen Herr Krausch bemerkt, daß sie noch nicht zu den stärksten gehören, da in den in New-Castle von Stephenson neuerlich gebauten Locomotiven Steigungen von 1:32 bis 1:28 mit bedeutenden Lasten befahren werden.

Vor Grumbach geht die Bahnlinie in eine Steigung von 1:150 über und die Vertlichkeiten bieten für die übrigen Strecken bis Freiberg keine andern Schwierigkeiten, als die Ueberschreitung des Triebische-, des Bobrißsch- und des Muldenthals in der Länge von 700, 750 und 650 Ellen und in der Höhe von zwischen 70 und 90 Ellen, denn der



Ingenieur wählte deßhalb, um nicht, wenn schon mit den annehmlichsten Betriebsverhältnissen, eine dem Gölzschthal ähnliche zweimal so hohe und lange, die Kosten in geometrischer Progression vermehrende Ueberbrückung vorschlagen zu müssen, jedoch nur auf kurzen Strecken Neigungs- und Steigungs-Verhältnisse von 1:75 und 1:60, während die zwischen diesen Thälern liegenden Strecken die Verhältnisse von 1:100 bis 1:450 ohne Opfer verstatten.

In geognostischer Hinsicht bemerkt die Schrift, von der wir hier nur einen unvollständigen Auszug geben können, daß sich die auf der Linie bis Freiberg vorfindenden Gneise, Porphyre und Quadersandsteine vortheilhaft zu den verschiedenen Bauten verwenden, die Felseinschnitte sich größtentheils gut bearbeiten, auch gute Baumaterialien zu den nächsten Kunstbauten mit bequemer Transport sich gewinnen lassen, was der Anschlag berücksichtige.

Dieser auf alle Gegenstände in der ganzen Linie zwischen Dresden und Chemnitz eingehende Anschlag berechnet für die

Abtheilung Dresden = Freiberg  
Hauptbahn

folgende Bedarfssumme:

A. Unterbau auf 2 Gleise.

- |    |               |       |       |  |
|----|---------------|-------|-------|--|
| 1) | 177,879 Thlr. | — Ng. | — Pf. | Grund = Entschädigung für<br>449,8 Schfl. Land zu 180 bis<br>600 Thlr. mit Einschluß der<br>Gebäude, |
| 2) | 720,173       | „     | 11 „  | 3 „ Erd-, Felsen-, Böschungs-<br>Arbeiten,   |

---

898,052 Thlr. 11 Ng. 3 Pf. Latus.



	898,052	Thlr.	11	Ngr.	3	Pf.	Transport.
3)	14,720	„	27	„	7	„	Chaussee-, Wege-, Fluß- und Bach-Verlegungen,
4)	991,527	„	3	„	5	„	für 12 Ueberbrückungen, 3 Thalüberschreitungen, 1 Tun- nel, Durchfahrten, Durch- lässe, Graben, Deckschleußen,
5)	45,950	„	—	„	—	„	für 12 einstweilige Bau- schreibereien, dergl. Wächter- häuser und Gehalte der In- genieurs und Aufsichtsbeam- ten auf 2 Jahre.

1,950,250 Thlr. 12 Ngr. 5 Pf. (nicht 1,949,800 Thlr. 12 Ngr. 5 Pf., wie in der Krauschischen Schrift Seite 22 angegeben.)

### B. Oberbau,

vor der Hand auf 1 Gleis.

1)	28,234	Thlr.	25	Ngr.	9	Pf.	Steinbettung, für 1000 Ellen 387 Thlr.,
2)	350,371	„	23	„	4	„	Schienenbahn, für 1000 Ell. 4785 Thlr.,
3)	7,641	„	7	„	6	„	Chaussee- und Wegeüber- gänge, für Elle 14 Thlr. 12 Ngr. 5 Pf.,
4)	2,333	„	25	„	—	„	Telegraphen und Abthei- lungszeichen,
5)	6,716	„	15	„	—	„	Einfriedigungen an d. Bahn,
	395,298	Thlr.	6	Ngr.	9	Pf.	Latus.



- 395,298 Thlr. 6 Ng. 9 Pf. Transport.  
 6) a. 179,340 „ 22 „ 4 „ für 5 Bahnhöfe und Sta-  
 tionspuncte,  
 b. 16,800 „ — „ — „ für 42 Bahnwärterhäuser  
 à 400 Thlr.

---

591,438 Thlr. 29 Ng. 3 Pf.

2,541,689 Thlr. 11 Ng. 8 Pf.  
 Summe der Baukosten für  
 Hauptbahn bis Freiberg.

### Pferde-Seitenbahnen.

- 1) 167,053 Thlr. 22 Ng. 6 Pf. von den Steinkohlen-Gruben  
 bis Bahnhof Potschappel  
 22,000 Ellen,  
 2) 52,573 „ 3 „ 8 „ vom Dorfe Plauen bis zur  
 Kohlenniederlage an d. Elbe,

---

219,626 Thlr. 26 Ng. 4 Pf. Summa.

2,761,316 Thlr. 8 Ng. 2 Pf.  
 Summe der Baukosten der  
 1. Abtheilung Dresden-  
 Freiberg (nicht 2,760,866  
 Thlr. 8 Ng. 2 Pf., wie in  
 der Krauschischen Schrift  
 Seite 24 angegeben).

## 2. Abtheilung.

### Freiberg = Chemnitz.

Die Bahnlinie geht von Freiberg unter ziemlich guten  
 Flächen-Verhältnissen über Löbniß und Waltersdorf in der  
 Nähe Langhenndorfs, überschreitet unter Bräunsdorf bei



der sogenannten Hammermühle, einer bedeutenden Fabrik, das Striegisthal, nähert sich über Krummhennersdorf der Stadt Hainichen, läuft an der Seite Berthelsdorfs, berührt nun die Stadt Frankenberg, überschreitet bei Lichtenwalde das Zschopauthal und schließt sich bei Ebersdorf der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn an, um dieselbe zu beider Bahnen Vortheil unter Anlegung zweiten Gleises und eines Bahnhofes bei Chemnitz auf 10,000 Ellen Länge benutzen zu können.

Die Horizontal-Projection dieser  $62,928,6$  Ellen  $= 4,75$  Postmeilen langen Linie mit 38 Curven ist günstiger als bei der ersten Abtheilung, da nächst vielen langen geraden Linien Curven vorkommen, deren kleinster Bogen 850, größter aber 2000 beträgt, das Gestein dieser Abtheilung ist aber für die Bauausführungen weniger ersprießlich.

Die Höhen-Differenz zwischen Bahnhof Freiberg und dem Anschlußpunct der Chemnitz-Riesaer Bahn bei Ebersdorf ist nicht mehr als  $507,13^0 - 403,91^0 = 103,22$  Dresdner Ellen und der höchste Punct ist bei Kleinwaltersdorf 552,09 Ellen, der tiefste 323 Ellen über dem Dresdner Elbnultpunct das Zschopauthal. Daher sind die Steigungs-Verhältnisse besser als bei der ersten Abtheilung, das ungünstigste 1:83 auf 6300 Ellen Länge, das günstigste 1:200, und die ganze Vertical-Projection hat 16,959,3 Ellen Ebene, 17,864,2 Ellen Steigung und 28,105,1 Ellen Fall, wovon die Vertheilung auf dem Längenprofil der Schrift genau zu sehen ist.

Herr Krausch hat die Baukosten dieser 2. Abtheilung Freiberg - Chemnitz ebenfalls genau veranschlagt, woraus sich folgende Summen ergeben:



## A. Unterbau auf 2 Gleise.

- 1) 76,940 Thlr. — Ng. — Pf. Grundentschädigung für 312 Schfl. Land zu 246 Thlr. 18 Ng. durchschnittlich,
- 2) 1,288,794 „ 8 „ 2 „ a. Erd-, b. Felsen-, c. Böschungs-, d. Planirungsarbeiten,
- 3) 28,603 „ 26 „ — „ 89 Chaussee-, Wege- und Bach-Verlegungen,
- 4) 591,742 „ 28 „ 4 „ für Ueberbrückung des Striegis- und Zschopauthales in 61,98 und 59,28 Ellen Höhe und 460 u. 438 Ellen Länge, mit Einschluß von 248,197 Thlr. 12 Ng. 6 Pf. für 165 Durchfahrten, Bahnüberbrückungen und Schleußen,
- 5) 35,310 „ — „ — „ 6 einstweilige Bauschreibereien à 300 Thlr., 23 dergl. Wächterhäuser à 50 Thlr. und Gehalte der Ingenieurs und Aufseher auf 2 Baujahre,
- 
- 2,021,391 Thlr. 2 Ng. 6 Pf.

## B. Oberbau auf 1 Gleis.

- 1) 29,157 Thlr. 26 Ng. 2 Pf. für Steinbettung bis an den Anschluß der Chemnitz-Riesauer Bahn je 1000 Ellen zu 363 Thlr. 15 Ng., einschließlich 12,100 Ellen Steinbet-
- 
- 29,157 Thlr. 26 Ng. 2 Pf. Latus.



29,157 Thlr. 26 Ng. 2 Pf. Transport.

				tung auf dieser Bahn bis Chemnitz 373 Thlr. 10 Ng. je 1000 Ellen,
2)	382,200	13	1	für Schienenbahn von Freiberg bis Chemnitz, ca. 4786 Thlr. je 1000 Ellen,
3)	5,472	—	—	für 380 Ellen Chaussée- und Wegeübergänge,
4)	2,544	5	—	für 43 Stück Telegraphen, 483 Nummersteine etc.,
5)	1,845	20	—	für Einfriedigung und Barrieren, die Elle 10 Ng. 1 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Pf.
6) a.	76,028	5	—	für 3 Bahnhöfe und 1 Anhaltepunkt,
b.	14,000	—	—	für 35 Bahnwärterhäuser à 400 Thlr.

511,248 Thlr. 9 Ng. 3 Pf. B. Oberbau.

2,021,391 „ 2 „ 6 „ A. Unterbau.

2,532,639 Thlr. 11 Ng. 9 Pf. Summe der Baukosten der 2. Abtheilung. Hierzu:

Die Kosten der Betriebsmaschinen sind veranschlagt zu:

a) zur Hauptbahn.

180,000 Thlr. — Ng. — Pf. für 12 Locomotiven, je 15,000 Thlr.,

18,450 „ — „ — „ für 9 Tender, je 2000 Thlr.,

42,300 „ — „ — „ für 30 Personenwagen zu 1350 Thlr. und 1500 Thlr.,

9,256 „ — „ — „ für 8 Packwagen zu 1282 Thlr. und 1032 Thlr.,

250,006 Thlr. — Ng. — Pf. Latus.



250,006 Thlr. — Ng. — Pf. Transport.

109,500 „ — „ — „ für 150 Lowrys.

359,506 Thlr. — Ng. — Pf.

b) zur Seitenbahn.

179,200 „ — „ — „ 350 Lowrys zu 512 Thlr.

538,706 Thlr. — Ng. — Pf.

Wiederholung.

2,761,316 Thlr. 8 Ng. 2 Pf. Bau 1. Abtheilung, Dresden-  
Freiberg mit den Seitenbahnen,

2,532,639 „ 11 „ 9 „ Bau 2. Abtheilung Freiberg-  
Chemnitz,

359,506 „ — „ — „ Betriebsmaschinen für die  
Hauptbahn,

179,200 „ — „ — „ Betriebsmaschinen für die Sei-  
tenbahnen.

5,832,661 Thlr. 20 Ng. 1 Pf. Hierzu:

232,000 „ — „ — „ Verzinsung des Baucapitals  
mit 4 Procent während 3 Jahre.

6,064,661 Thlr. 20 Ng. 1 Pf. Summe der sämtlichen Kosten.

5,649,431 Thlr. 23 Ng. 7 Pf. desgl. mit Wegfall der Seiten-  
bahnen.

So weit ging der dem Herrn Oberingenieur Krausch von der hohen Staatsregierung ertheilte Auftrag. Er hat aber zugleich sich das Verdienst erworben, den Personen- und Fracht-Verkehr mit Hilfe von Fabrikanten und Beamten und durch eigens angestellte Beobachtungen für eine annähernde Ertrags-Berechnung zu ermitteln und solche in seiner Schrift zusammengestellt. Da nun die Ausführbarkeit einer Bahnlinie, abgesehen von besonderen Staatszwecken, durch ihren voraussichtlichen Ertrag bestimmt wird, so haben wir mit Verweisung auf die in ihrer gedrängten Fassung



kaum auszugsfähigen Schrift Seite 26 bis 32 folgende Summen daraus anzuführen.

### Einnahme.

#### a) Zwischen Dresden und Freiberg

gehen bis Naundorf,  $1\frac{1}{2}$  Stunde von Freiberg, 2 Chaussees, die eine über Tharandt, die andere die hohe Straße für das schwere Frachtfuhrwerk über Kesselsdorf und Mohorn. Der Ertrag auf der Linie mit den Seitenbahnen ist berechnet zu jährlich:

235,500 Thlr. — Ngr. für 5,535,500 Ctr. Güter und zwar  
 3,500,000 Ctr. Steinkohlen nach und durch Dresden auf  $1\frac{1}{2}$  Meile à 9 Pf.  
 1,000,000 Ctr. Steinkohlen und Coke nach Freiberg und Umgegend, à Ctr. 2 Ngr. 1 Pf. 1,935,500 Ctr. Getreide, Mehl, Eisen und andere Fabrikate, Mergel, Ziegel, Thon, Sandsteine, Schwefel, Salpeter, Salz, Stahl, Silber und andere Metalle, Erze, Holz und die andern Frachtgüter der hohen Straße,  
 107,500 „ — „ für 75,000 Personen auf durchschnittlich 4 Meilen à 4 Ngr. und für 225,000 Personen à Meile 3 Ngr. auf 3 Meilen Entfernung.

343,000 Thlr. — Ngr.

#### b) Zwischen Freiberg und Chemnitz.

97,093 Thlr. 10 Ngr. für 2,310,000 Ctr. Fabrikate und andere Frachtgüter, Pötschappeler Steinkohlen und Getreide,

97,093 Thlr. 10 Ngr. Latus.



97,093 Thlr. 10 Ngr. Transport.  
 56,666 „ 20 „ für 50,000 Personen auf durchschnittlich  
 4 Meilen a Meile 4 Ngr. und 100,000  
 Personen auf 3 Meilen Entfernung.

153,760 Thlr. — Ngr. b.

343,000 „ — „ a.

496,760 Thlr. — Ngr. Summe der Einnahme.

### Ausgabe.

#### a) Hauptbahn.

130,558 Thlr. 12 Ngr. jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten, täglich 12 Züge zwischen Dresden und Tharandt und 6 Züge durch Tharandt nach Freiberg und Chemnitz, täglich 76,8 Meilen, die Nutzmeile jährlich 4 Thlr. 20 Ngr. gerechnet.

Dies nach den neuesten Erfahrungen des sächsisch-schlesischen Eisenbahnbetriebs, als der vorliegenden ähnlichsten.

#### b) Seiten- oder Pferdebahnen.

9,636 „ — „ jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten, täglich 26,14 Meilen, die Meile höchstens jährlich 1 Thlr. angenommen.

140,194 Thlr. 12 Ngr.

Hierzu:

5,000 „ — „ für Mitbenutzung der sächs.-böhmischen Staatsbahn bis Stationspunct Nr. 33 und der Maschinenanstalt auf dem gemeinschaftlichen Dresdner Bahnhof.

145,194 Thlr. 12 Ngr. Summe der Ausgabe.



## Vergleichung.

496,760 Thlr. — Ng. Einnahme.

145,194 „ 12 „ Ausgabe.

351,565 Thlr. 18 Ng. Ertrag,

welcher im Verhältniß zum Baucapital von 6,064,661 Thlr. 20 Ng. 2 Pf. 5,79 Procent als jährliche Zinsen giebt.

Dabei bemerkt Herr Krausch: „Wirft man jedoch nur einen Blick auf die Zusammenstellung des Personen- und Fracht-Verkehrs zurück, so wird man einmal bloß den jetzt bestehenden Frachtverkehr erkennen, der sich bei Eröffnung einer Eisenbahn jedesmal vermehrt, dann aber auch bemerken, daß der Vieh- und Equipage-Transport noch gar nicht berücksichtigt und im Uebrigen alle Frachtgeldsätze sehr niedrig und ohne Unterschied der Qualität der Frachtgegenstände gehalten worden sind. In dieser Berücksichtigung würde die Verkehrs-Einnahme mindestens um  $\frac{1}{4}$  erhöht werden können, wodurch in runder Summe ein Betrag von 620,950 Thlr. entsteht, und man erhält nach Abzug der Betriebsausgaben einen Netto-Ertrag von 475,756 Thlr., der im Verhältniß zum Baucapital eine jährliche Dividende von 7,84 Procent geben wird.“ So weit Herr Krausch, der auch einen bedeutenden Zuwachs erwartet, wenn die ungefähr 11,000 Klaftern Holz, welche mit Verlust und bei geringem Wasserstand zum Nachtheil aller Fabriken und Mühlen im Plauenschen Grunde, denen das Wasser entzogen wird, nach Dresden jährlich gefloßt werden, der Eisenbahn übergeben würden.

Möchte nun schon Herr Krausch die Frachtansätze, namentlich für Steinkohlen, keineswegs zu niedrig angenommen haben, so bleibt doch die von ihm vorausgesetzte Personenzahl weit hinter dem zurück, was die Erfahrung auf allen Eisenbahnen gelehrt hat, daß nämlich der Personen-



Verkehr sich vervielfacht. So hatte er sich schon vor 6 Jahren gegen den Voranschlag auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn verachtacht, und seitdem ist er nach den Angaben in den Leipziger Zeitungen ansehnlich gestiegen. Mit diesem Verkehr steigt aber der Erfahrung gemäß in annähernden Verhältnissen der Frachtverkehr, so daß man auch bei niedrigeren Frachtsätzen keine geringere Summe haben wird.

Ganz besondere Aufmerksamkeit zieht aber, eben so sehr im Interesse der Staatskasse als der Chemnitz-Riesaer Actionairs, jetzt, wo die Ueberlassung ihrer Bahn an den Staat in Frage ist, Das auf sich, was Herr ic. Krausch Seite 9 sagt. Man möchte nämlich bedauern, daß bei dem Wunsche, die ursprüngliche Directionslinie über Mitweida und Hartha zu Vermeidung der colossalen Brücken, Felsen-Einschnitte und Dammschüttungen bei Waldheim zu verändern, nicht auch ein Versuch über Frankenberg und Hainichen bis Döbeln gemacht werde; man hätte dabei erfahren, daß hier bloß eine 90 Ellen hohe Ueberbrückung des Zschopauthales nöthig wurde, und dann das Terrain von Frankenberg über Hainichen bis Döbeln nicht ein einziges Bau-Object, wie sie zwischen Waldheim und Döbeln in Masse vorkommen, verlangt haben würde. Wenn nun nach dieser Ueberzeugung ein Vergleich über die noch rückständigen Bauten an der Chemnitz-Riesaer Bahn in der Gegend von Waldheim angestellt werde, und die noch dazu gehörigen Geldopfer, welche die verbliebenen  $\frac{2}{3}$  der Bauten in Anspruch nehmen, berechnet würden, so dürfte mit Gewißheit vorauszusetzen sein, daß ein zweckmäßiger Neubau von Hainichen nach Döbeln unter Mitwirkung einer Bauunternehmung für Dresden-Chemnitz die Idee eines Wiederaufnehmens jener Bau-Rückstände vernichten könne, und man würde dabei noch den be-




sondern Vortheil erreichen, das noch geforderte Bauquantum um  $\frac{1}{3}$  herabzusetzen, während die bereits gebaute Strecke nach Mitweida als Seitenbahn nicht ohne Rentabilität verbleiben würde. Dieser Gegenstand sei von großer Wichtigkeit, indem einmal durch Berücksichtigung desselben viel Geld erspart werde, dann aber zwei fleißige Fabrikstädte nebst wohlhabenden Dorfschaften berührt werden, und ein Eisenbahn-Unternehmen nach Dresden höchst zweckmäßig berührt würde, mithin eine sorgfältige Erörterung dieser so eben ausgesprochenen Ansicht jeden Falls und recht baldigst geschenkt werden möchte, bevor die hohe Staatsregierung sich bewegen ließe, den Fortbau der Chemnitz-Riesaer Bahn auf eigene Rechnung zu übernehmen.

Vom Anschlußpuncte bei Ebersdorf würden dann auf der erzgebirgischen Bahn nur Schienen für die Chemnitz-Riesaer Bahn auf dem 2. Gleis in der Länge von fast 3 Stunden zu legen, es würde so dieser Bahn die Benutzung ihres Dammes auf gegen  $1\frac{1}{2}$  Stunde Länge bis Chemnitz fast doppelt vergütet, und es hiernach um so mehr von genauer Untersuchung des Bauaufwandes zu Vollendung der Chemnitz-Riesaer Bahn in jetziger, und dieses Aufwandes in der eben vorgeschlagenen Richtung zu erwarten sein, daß sich die Krauschische Voraussetzung bestätigen, daß dabei noch die Seitenbahn von Chemnitz nach Mitweida als Gewinn sich ergeben werde.

Unberücksichtigt dürfte hierbei nicht bleiben, auf welche von beiden Linien hinsichtlich des Verkehrs mehr zu rechnen. Ob die Seitenbahn nach Mitweida bedeutend über den Unterhaltungs- und Betriebsaufwand trage, darauf käme, wenn sonst die theilweis neue Richtung der jenseitigen Bahn als vortheilhaft sich herausstellt, weiter nichts an, da sie nun



einmal vorhanden und ihre Benutzung im öffentlichen Interesse den Verkehr denn doch fördert. Uebrigens ist für die Fortsetzung der erzgebirgischen Eisenbahnlinie von Chemnitz bis Zwickau das zum Auskauf berechtigende Gesetz schon in dem sich zugleich auf die Linie Chemnitz-Riesa und Riesa-Miske und sogar auf die Linie von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nach Meißen erstreckenden sogenannten Expropriationsgesetz vom 10. August 1837 schon seit über 12 Jahre vorhanden; nur den erstern zwei Dritttheilen fehlt noch ein solches.

Außer der hier beschriebenen Linie von Freiberg über Gainichen nach Chemnitz ist demnächst unter der Anleitung des Professor Weisbach in Freiberg, mit Genehmigung und Unterstützung des königl. Ministeriums des Innern, eine andere Verbindungslinie zwischen beiden Endpunkten mittelst Nivellements untersucht worden, wovon die Ergebnisse in der Beilage  kürzlich zusammengestellt sind.

Dieselbe geht von Freiberg, zwischen Brand und Berthelsdorf nach Großhartmannsdorf, wendet sich von da bei dem Abgangspuncte der nach Annaberg, Saida und Olbernhau führenden Straßen westwärts nach dem Flöhathale, überschreitet dieses und das Zschopauthal ungefähr in der Mitte zwischen Dederan und Augustsburg und mündet  $\frac{3}{4}$  Stunde von Chemnitz in der Chemnitz-Riesaer Bahn ein.

Kann auch mit unserer erzgebirgischen Eisenbahnlinie von Dresden bis Zwickau in ihrer Bauwürdigkeit und naturgemäßen systematischen Nothwendigkeit, als der einzig richtigen und ersprießlichen Schienen-Verbindung der Westgrenze mit der Ostgrenze, die improvisirte Chemnitz-Riesaer und die besondere Zittau-Löbauer Linie gar nicht verglichen werden, so würden wir dennoch, dafern die Ausführung auf



Staatskosten geschehen sollte, nicht um diese schon jetzt bitten, sondern uns bescheiden, daß ein Angriff derselben erst nach Vollendung der beiden Staatseisenbahnen nach Baiern und Böhmen unter Rücksichtnahme auf die dort noch eine geraume Zeit genua beschäftigten Arbeiter beginnen dürfe. Denn man könnte dann nur erwünscht finden, um Tausenden müßiger Arbeiter Brod zu schaffen, für mehrere Jahre einen Baugesegenstand zu haben, welcher neben Erfüllung dieses Zweckes nicht nur Verzinsung des aufgewendeten Capitals, sondern auch Ueberschuß zu Deckung der Verluste bei den andern ganzen oder Theil-Staatseisenbahnen in Aussicht stellt. Und schon sind, dem Vernehmen nach, der hohen Staatsregierung Anerbietungen von einer auswärtigen Gesellschaft, den Theil der Linie von Dresden nach Freiberg auf Actien zu bauen, gemacht worden. Wäre dieß aber auch nicht geschehen, so würden doch in nur etwas mehr sicherer Zeit dergleichen Erbietungen kommen; Actienzeichnungen auf das Mehrfache des Belaufs, wie sie schon dagewesen, würden einem Unternehmen nicht fehlen, das in der vergleichenden Erprobung und in den inzwischen gemachten Erfahrungen in örtlichen, statistischen und volkswirthschaftlichen Verhältnissen Gewähr der Austräglichkeit bietet, und eben darum auch der Staat sich nicht entgehen lassen wird, da man von der schon am Landtag 18<sup>33/34</sup> in der II. Kammer bestrittenen, leider auch von der Mehrheit der Stände getheilten Meinung des damaligen Ministerii, daß dergleichen den Privaten zu überlassen, schon länger aus guten Gründen zurückgekommen ist.

Wenn gleichwohl der Bahnlinie von Dresden nach Freiberg im Plauenschen Grunde durch die mit jedem Jahre sich häufenden Baue die meiste Erschwerniß droht, anderer-



seits aber solche, in Vergleich mit der zweiten Hälfte von Freiberg nach Chemnitz, besage der Krauschischen Erörterungen, die viel einträglichere, diese Hauptabtheilung auch in Ansehung der zu wählenden Richtung auf Berührung der Kohlenwerke und die Oberflächenverhältnisse der Gegend so bestimmt vorgezeichnet ist, daß eine irgend wesentliche Abweichung von der von Krauschen angenommenen Linie nicht wohl denkbar ist und hierzu das östliche Gebirge bei seinem großen Interesse an derselben ohne deren baldige Ausführung gegen alle andere Landestheile auf das Empfindlichste zurückgesetzt sein würde, so glauben wir die zuversichtliche Hoffnung hegen und demgemäß den Antrag 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 Landtag 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 da, wenn sich die Krauschische Behauptung, daß die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn noch jetzt besser und mit bedeutender Ersparniß in der Richtung über Frankenberg und Hainichen nach Döbeln gebaut werden könne, bei Erörterung herausstellt, dieser Richtung eine fünf Stunden lange Strecke, nämlich nicht bloß von Chemnitz bis Ebersdorf, sondern  $3\frac{1}{2}$  Stunde von da bis Hainichen zu dieser Bahn und der



Bahn von Freiberg nach Chemnitz gleich großen Vortheil gemeinschaftlich geschaffen und dadurch der äußerst schwierige Bau bei Waldheim vermieden würde, und es dann für letztere Bahn nur des Baues von Freiberg nach Hainichen bedürfte,

4) daß vorerst für den Fall der völligen Uebernahme der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn auf die Staatskasse,

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 vermuthlichen Ertrages genau untersucht werde,

b) gleichzeitig die Linie von Freiberg über Großhartmannsdorf in derselben Weise untersucht werde, um für den Fall der Unannehmbarkeit des Krauschischen Vorschlages zwischen ihr und der Linie von Freiberg nach Hainichen und Frankenberg bis Ebersdorf zu wählen,

da endlich, wenn die derzeitigen Verhältnisse das Beginnen des für die Gewerbe und namentlich für den Bergbau gleich nutzbringenden, mit dem voraussichtlichen Ertrag den Aufwand deckenden Baues zu beanstanden vermöchten, es um so viel weniger mit dem Chemnitz-Riesaer Bahnbau Eile hätte, dessen Unbauwürdigkeit so klar zu Tage gekommen ist, dessen Erwerbung und Vollendung auf Staatskosten aber die Rechtsungleichheit, in welche der südöstliche Gebirgstheil durch die frühere Behandlung der Eisenbahnfragen den anderen Landestheilen gegenüber ohnehin schon versetzt worden, nur noch empfindlicher und drückender erhöhen würde, dieß



aber gewiß nicht in den gerechten Absichten der Regierung und Volksvertretung liegt,

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 Staatsbeihilfe gewährt werde.

Die verehrten Volksvertreter bitten wir aber gehorsamst:  
Sich bei der hohen Staatsregierung für obige Anträge hochgeneigtest zu verwenden.

Freiberg, den 16. Januar 1850.

(Folgen die Unterschriften.)



über die in den verschiedenen Abteilungen der Regierung  
 und Behörden liegenden Angelegenheiten, die in dem  
 2) das betreffende Abkommen der Linie von Dresden  
 über die Abgrenzung der Provinz der Provinz  
 über die weiteren festzusetzenden Bestimmungen und den  
 in demselben in der Ausführung der Provinz dieser Provinz  
 gegeben und auch die in der Ausführung der Provinz dieser  
 Provinz keine wesentlichen Veränderungen gegen sich  
 die weiteren Bestimmungen dieser Provinz in der Ausführung  
 sind in der Provinz der Provinz der Provinz der Provinz

Dresden, den 10. Januar 1800

(Unterschrift)



## Der Freiberg-Chemnitzer Eisenbahntract über Großhartmannsdorf.



Nach dem Plane des Herrn Ober-Ingenieur Krausch kommt der Freiburger Bahnhof hinter die Kreuzmühle zu liegen, und es zieht sich die Freiberg-Chemnitzer Bahn von da über Kleinwaltersdorf, Langhennersdorf und Bräunsdorf nach Hainichen u. s. w. Der Großhartmannsdorfer Tract der Freiberg-Chemnitzer Eisenbahn würde sich hingegen von demselben Anfangspuncte aus hinter dem Schießplane weg ziehen, die Chemnitzer Straße und Freibergsdorf hinter dem Spitalkirchhofe, und die Annaberger Straße vor dem Seilerhause durchschneiden, und von da ihren Lauf über Kröner und Junge Mordgrube, zwischen Brand und Berthelsdorf hindurch, zunächst nach dem Röschhause nehmen. Das Ansteigen dieses Tractes würde, selbst wenn man ihn bis zu dem Gebirgskamm hinter dem Röschhause verlängert, auf 100 Ellen Länge nur  $1\frac{1}{10}$  Elle betragen.

Von dem Röschhause aus würde diese Bahn, nachdem sie den ersten Gebirgskamm überschritten und Müdisdorf berührt hat, nach Großhartmannsdorf gehen und hinter diesem Orte die Wasserscheide zwischen der Mulde und Flöha erreichen. Das Ansteigen dieses Bahnstückes würde auf je 100 Ellen nur  $\frac{1}{5}$  Elle betragen, also ganz unbedeutend sein.



Von dem Gebirgskamm hinter Großhartmannsdorf aus nähme die Bahn ihren Lauf längs der Weißbach, zwischen Gränitz und Großwaltersdorf hindurch, zunächst nach Eppendorf und von da, am rechten Gehänge der Löfnitzbach hin, nach der Flöha, die sie unterhalb Mezsdorf, fast mitten zwischen Dederan und Schellenberg, überschreiten müßte. Auf dieser Abtheilung würde die Bahn das allerdings nicht unbedeutende, jedoch keinesweges übermäßige Fallen von  $1\frac{2}{5}$  Elle auf 100 Ellen Länge (ohungefähr  $\frac{1}{71}$ ) erhalten. Von dem letzten Puncte aus nähme die Bahn ihre Richtung nach Flöha und Oberwiesa, wobei sie oberhalb des ersteren Ortes die Zschopau überschreiten müßte. Hierbei würde sie Anfangs auf je 100 Ellen nur  $\frac{1}{2}$  Elle fallen, und am Ende ganz söhlig laufen. Nachdem sie das letzte Dorf und die Freiberg-Chemnitzer Straße in der Nähe des oberen Gasthofes durchschnitten hat, würde sie ihre Richtung nach Silberdorf nehmen, zwischen diesem Dorfe und Ebersdorf die Chemnitz-Frankenberger Straße überschreiten und sich endlich in der Nähe des sogenannten rothen Vorwerkes an die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn anschließen. Hierbei müßte sie zur Hälfte auf je 100 Ellen  $\frac{7}{10}$  Elle steigen und zur Hälfte eben so viel fallen.

Die Vergleichung dieses Bahntractes mit der projectirten Bahn über Hainichen führt auf Folgendes:

Der Großhartmannsdorfer Tract hat eine Länge von 80000 Ellen und benutzt von der Riesaer Bahn noch eine Strecke von 4000 Ellen; der Hainichener Tract hingegen erstreckt sich auf eine Länge von 63000 Ellen, und nimmt von der Riesaer Bahn noch 11000 Ellen Länge in Anspruch. Im Ganzen ist also jener Tract 84000 Ellen und dieser 74000 Ellen lang.



Ferner steigt im Ganzen der Großhartmannsdorfer Tract 260 Ellen, der Hainichener aber nur 195 Ellen an und es hat jener, natürlich in der Richtung von Freiberg nach Chemnitz, im Ganzen ein Fallen von 445 Ellen, dieser aber ein solches von 380 Ellen. Es ist auch hieraus zu entnehmen, daß der Bahnhof in Chemnitz ohngefähr 185 Ellen unter dem von Freiberg liegen würde.

Was die Steigungsverhältnisse beider Bahnen anlangt, so sind diese mit einer einzigen Ausnahme fast dieselben. Diese Ausnahme betrifft das ungünstigste Steigungsverhältniß, das bei dem Großhartmannsdorfer Tract  $\frac{1}{71}$  und bei dem Hainichener  $\frac{1}{83}$  beträgt.

Da der Großhartmannsdorfer Tract weniger Schluchten und Seitenthäler durchschneidet, als die projectirte Bahn über Hainichen, so würde die Anzahl der Kunstbaue auf jener Bahn kleiner sein, als die auf dieser. Zwei größere Brücken von 50 bis 60 Ellen Höhe erfordern übrigens beide Tracte; jener eine Brücke über die Flöha und eine über die Zschopau, dieser eine über die Striegis und eine über die Zschopau.

Wegen des weniger coupirten Terrains würden auch die Erdarbeiten bei der Großhartmannsdorfer Bahn weniger umfanglich sein, als bei der Bahn über Hainichen.

Endlich auch in Hinsicht des Bodens möchte der erste Tract vor dem letzteren Vortheile gewähren; denn es liefert der Boden auf dem ersten Tract nicht nur ein besseres Baumaterial, sondern er ist auch, besonders wegen der darauf stehenden Waldungen wohlfeiler auszukaufen als der Boden, auf welchem sich die Hainichener Bahn hinzieht.

Aus dem Vorstehenden ist wohl zu entnehmen, daß die Ausführung einer Eisenbahn von Freiberg über Großhart-



mannsdorf nach Chemnitz einen ansehnlich größeren Kosten-  
aufwand nicht verursachen kann, als die Herstellung der  
Freiberg-Chemnitzer Bahn über Hainichen.

Für das Gebirge wäre freilich der Großhartmannsdorfer  
Tract von viel größerer Wichtigkeit, als die Bahn über  
Hainichen, da er auf einer bedeutenden Strecke zwei Haupt-  
und eine Seitenstraße in das Gebirge, nämlich die Straße  
nach Chemnitz, die nach Annaberg und die nach Olbernhau,  
in sich vereinigen und vermöge seines Laufes auch dem Frei-  
berger Bergbau unverkennbare Vortheile gewähren würde.

Freiberg, den 4. Januar 1850.

**J. Weisbach.**