

men war, hatte sich Niemand um dasselbe bekümmert; nur die Leiter des Unternehmens allein hatten den Muth nicht verloren, hielten auch fortwährend die Linie Riesa für die dem dichtbevölkertsten und gewerbefleißigen Theile des Erzgebirgs am vortheilhaftesten, ja selbst Freiberg schien sich mit dieser Ansicht befreundet zu haben, es trat derselben mindestens in keiner Weise entgegen. Ich hatte die Ehre, mit zwei sehr achtbaren Männern aus Freiberg eine längere Zeit im Gesellschaftsausschusse zu sitzen, und kann mich nicht erinnern, daß von diesen in jener für das Unternehmen so ungünstigen Zeit die frühere Idee einer Bahn über Freiberg ernstlich vertreten worden wäre. Kann man daher wohl mit Recht dem Unternehmen den Vorwurf machen, daß durch dasselbe ein anderer Landestheil auf eine leichtsinnige oder absichtliche Weise benachtheiligt und umgangen worden sei? Vergessen wir nicht, daß es am Ende das Schicksal jeder Eisenbahn ist, welche Richtung auch genommen werden möge, daß sie den einen oder andern Landestheil, die eine oder die andere Stadt benachtheiligt. Ich will ununtersucht lassen, ob Chemnitz-Riesa die einzige zweckmäßige Linie ist; sie ist vielfach, wenn auch nicht im Anfange, so doch später, angegriffen worden, aber, wie ich wohl glauben darf, nicht immer darum, weil man eine Bahn über Freiberg für leicht ausführbar oder zweckmäßig hielt, sondern weil man diese Binnenbahn überhaupt hintertreiben wollte; sie ist aber nun einmal gewählt, Regierung und Stände haben sie genehmigt, und es wird nicht nöthig sein, auf die Zweckmäßigkeit derselben weiter einzugehen. Ich habe nur noch auf eine Aeußerung zu kommen, die vor einigen Tagen in Bezug auf die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn gefallen ist, und auf welche ich damals schon geantwortet hätte, wenn ich zum Worte gekommen wäre. Es hat, wie Sie wissen werden, der geehrte Abgeordnete von Freiberg bei Gelegenheit der allgemeinen Debatte über die Eisenbahnen von einer Raublinie gesprochen. Wenn ich mir den Lauf der sächsischen Eisenbahnen vorhalte, und mich an gewisse bekannte Vorgänge erinnere, so komme ich unwillkürlich auf die Vermuthung, daß der geehrte Redner mit dieser harten Bezeichnung die Chemnitz-Riesaer Linie gemeint und meinen mußte. Ich will annehmen, daß ihm diese — ich will das gelindeste Wort wählen — schmäbliche Benennung der Chemnitzer Eisenbahn unbedacht entglüht ist; aber schwerlich hat er dabei daran gedacht, daß er zugleich den schwersten Vorwurf auf Regierung und Stände geworfen hat, indem er dieselben gleichsam zu Theilnehmern an dem vermeintlichen Raube machte; denn diese haben die ihm so verhaßte Linie genehmigt und in das sächsische Eisenbahnnetz aufgenommen. — Ich habe nur noch den Wunsch hinzuzufügen, daß die verehrte Kammer dem Vorschlage ihrer Deputation beitreten, und dem Chemnitzer Eisenbahnunternehmen, für das lange Jahre so viele Kräfte vergebens aufgewendet werden mußten, endlich eine sichere Existenz gewähren möge.

Abg. Sachse: Ich bitte um das Wort zur Widerlegung.

Abg. Claus: Wenn es die Kammer erlaubt, so würde ich dem Abgeordneten aus Freiberg nachstehen.

Abg. Sachse: Ich habe auf die Aeußerung des Abgeordneten Newiger zu entgegnen. Er äußerte, es hätten Untersuchungen der Linie zwischen Freiberg und Chemnitz stattgefunden, und es hätten diese die Unausführbarkeit dargelegt. Dem muß ich widersprechen. Eine Untersuchung hat niemals stattgefunden, sondern nur eine Bereisung auf der Post von Seiten eines verstorbenen Technikers, der mit der Sache noch nicht so bekannt war, um ein bestimmtes Urtheil zu fällen. Es handelte sich nur darum, eine Linie aufzufinden, wo am ersten eine Eisenbahn angebracht werden könnte, nicht aber um die Verwirklichung eines Systems, wobei alle Landestheile angemessen theilhaftig, und wobei auch die bisherige Lage und der Verkehrszug, so wie der bisherige Straßenzug berücksichtigt würden. Im Jahre 1844 konnte eigentlich schon die Ueberzeugung des Gegentheils vorhanden sein; denn die neue Erfindung des Locomotivenbauers Stephenson, welche die Ansteigung möglich macht, wie sie in der Verwirklichung bei der sächsisch-schlesischen Eisenbahn gezeigt ist, war schon damals gemacht. Es wird auch dem Chemnitzer Actienvereine sicher schon damals bekannt gewesen sein, daß in Folge dieser Verbesserung der Locomotiven die Linie über Freiberg nach Chemnitz gar wohl ausführbar sei; allein er mochte bei seinem Plane beharren wollen, um der Stadt selbst, gegen deren Bewohner ich übrigens alle Achtung darum hege, weil diese Stadt eine solche ist, welche seit länger als 100 Jahren durch Fleiß und Unternehmungsgeist sich so hoch gehoben hat, daß sie der Kern und die Bierde der sächsischen Industrie ist, alle Vortheile zuzuwenden. Indem ich mich daher über diesen Gegenstand äußerte, sind meine Aeußerungen nicht gegen die Bewohner dieser Stadt, sondern gegen jenen Actienverein selbst gerichtet, der in seinen Bestrebungen eine Richtung verfolgt hat, welche keine Rücksicht auf die übrigen Landestheile genommen, sondern lediglich sein Interesse im Auge gehabt hat, und in dieser Hinsicht ist mir der Ausdruck, den ich gebraucht habe, keineswegs unwillkürlich entgangen; ich habe ihn schon hinlänglich durch mein Separatvotum von 1843 begründet. Es ist nicht allein darauf abgesehen, den Verkehrszug von Chemnitz über Freiberg abzulenken, sondern sich auch in ein ganz eigenthümliches Verhältniß zwischen die beiden Städte Dresden und Leipzig zu stellen. Ich wünsche der Stadt und der Umgegend das Letztere, nur möge es auch in einer nicht so ganz rücksichtslosen Weise geschehen, und möge die verehrte Kammer sich dadurch nicht abhalten lassen, auch dem südöstlichen Landestheile das zu gewähren, was er mit Recht zu fordern hat, was er darum mit Recht, nicht nur aus Billigkeit, fordern kann, weil er die großen Lasten, welche durch das Eisenbahnwesen dem Staate aufgebürdet werden, mit tragen muß, und weil er 40 bis 50 Quadratmeilen, mithin einen so ansehnlichen Theil des Landes einnimmt, daß er in Bezug auf jenen Theil, der jetzt besonders begünstigt wird, noch als größer erscheint. Die Eisenbahnen, wurde von dem Abgeordneten aus Chemnitz geäußert, umgingen stets einzelne Theile des Landes. Nun, das kann in gewisser Hinsicht nicht geleugnet werden; aber es