

ist ein großer Unterschied, ob ein von jeher, seit Menschengedenken, ja so lange die Geschichte des Landes bekannt ist, bestehender Straßenzug vernichtet und auf einen ganz andern Theil hingelenkt werden soll. Das nennt man Umgehung. Wenn aber eine Bahnlinie, die von Osten her, aus Schlesien, in gerader Richtung durch Sachsen nach dem südlichen Deutschland geht, und wenn dabei die Linie von Freiberg nach Chemnitz angenommen wird, so können bei Annahme dieser Linie die an der Seite derselben Gelegenen nicht sagen, sie seien umgangen; denn dann ist diesem Theile des Landes, dieser Strecke nur das geblieben, was sie seit Jahrhunderten schon hatte.

Abg. Claus: Meine Herren! Es ist die Veranlassung, welche ein Abgeordneter aus meiner Stadt gegeben hat, nicht zu verkennen, wodurch mein sehr geehrter Freund, der jetzt sprach, aufgefordert wurde, noch einmal eine Vergleichung zwischen den beiden Richtungen: Chemnitz-Freiberg-Dresden, und dieser gegenüber: Chemnitz-Riesa, von da nach Leipzig einer- und nach Dresden andererseits folgend, so wie nach Berlin sich außerdem wendend — heute zu ziehen. Ich glaube, auf diese beseitigte Frage nicht weiter eingehen zu müssen, weil in Folge der bei dem vorigen Landtage festgestellten Beschlüsse, in Folge der Vorlage der hohen Staatsregierung durch die vorige Ständeversammlung ausgesprochen ist, daß die Bahn Chemnitz-Riesa gebaut werden solle. Man hat diesen Tract damals in das System der Eisenbahnen aufgenommen, welche innerhalb 10 Jahren in unserm Vaterlande zu vollenden seien. Es ist schon in Beziehung auf die Nothwendigkeit dieses Schienenwegs bei der Ständeversammlung 1836 das von der Staatsregierung für diese Linie erlassene Expropriationsgesetz festgestellt worden. Hat die vorige Ständeversammlung unwiderruflich ihr Botum vereinigt mit der Ansicht der hohen Staatsregierung, so glaube ich, liegt es mir jetzt nicht ob, über die nationalwirthschaftlichen Vortheile dieser mitten durch das Land sich ziehenden Eisenbahn mich auszusprechen, um bei der geehrten Kammer Bewilligung und Zustimmung zu erlangen, wie von der hohen Staatsregierung wegen ihrerseits der Eisenbahngesellschaft, welche den Tract baut, in Aussicht gestellter Betheiligung erfordert worden ist. Ich glaube aber, daß ich nicht unterlassen darf, hier zu sagen, wie nicht nur in der Stadt, welcher ich angehöre, sondern auch von einem großen Theile der dieser Eisenbahn nahe wohnenden Bevölkerung der Staatsregierung Dank dafür gewidmet worden ist, daß dieselbe in dem Momente, wo es galt, ihre Zustimmung zu geben, nicht zögerte, wie in dem Deputationsberichte näher ausgeführt ist. In der That, es war sehr erforderlich, zu einem Beschlusse zu gelangen, wollte man nicht die Verkehrsverhältnisse, die bei dem mitten durch das Land führenden Tracte eigenthümlicher Art sind, deren Bewegung auf natürlicher, gerader Linie in zweierlei Richtung schon abwich, von andern Eisenbahnen angezogen — wollte man nicht durch eine Verzögerung diese Verhältnisse gänzlich umgestaltet sehen. Wenn nun aber dafür der Dank der betreffenden anliegenden Landestheile offenbar ist, so glaube ich auch, daß die zweite Kammer der Regie-

rung Anerkennung schuldig ist, indem sie nicht versäumt hat, zu einer Zeit, wo mit geringern Opfern aus der Staatscasse, als solche hinsichtlich dieses Baues durch Beschluß des vorigen Landtags in Aussicht gestellt waren, den Bau beginnen zu lassen. Ja, wenn man unterlassen hätte, in jenem Moment sich zu erklären, wo es möglich war, vielen, andern Bahnen dargebrachten Opfern zu entgehen, so würde die hohe Staatsregierung dadurch einen finanziellen Fehler gemacht haben.

Wenn dagegen der geehrte Sprecher, der die Debatte eröffnete, in Zweifel gestellt hat, ob hier auch noch eine ganz reine Sache vorliege, d. h. rein in Bezug auf die Ausübung der ständischen Befugnisse, so muß ich dem nach meiner Ueberzeugung durchaus widersprechen. Er bezweifelte, ob nicht ein moralischer Zwang vorliege, um die Kammer zu nöthigen, ihre Zustimmung, welche die Deputation in Folge des Allerhöchsten Decrets beantragt hat, zu gewähren. Ich bin auch Mitglied der Kammer und habe mir nie zu Schulden kommen lassen, auf irgend ein ständisches Befugniß verzichten zu wollen, und so werden Sie, meine Herren, mir zutrauen, daß ich mich offen, aus vollster Ueberzeugung erkläre, wenn ich sage, es liege noch ein weißer Bogen Papier vor, worauf das Einverständnis der Ständeversammlung mit der Regierung über das fragliche Zugeständniß documentirt werden kann. Ich bin froh darüber, daß die hohe Staatsregierung uns hier nicht in Verlegenheit gesetzt, und auf ihre Verantwortlichkeit hin den Vertrag mit der Gesellschaft der Chemnitz-Riesaer Bahn abgeschlossen hat, weil es besser ist, daß wir freie Hand behalten haben. Ich hege dennoch aber die Meinung, daß, wenn die hohen Ministerien diese Verantwortlichkeit auf sich zu nehmen sich nicht geschämt hätten, man die großen Vortheile, welche der Staatscasse in Folge der finanziellen Bedingungen des Concessions- und Bestätigungsdecrets vergleichsweise hier erwachsen, nicht verkennen würde, und ich glaube — es würde die Verantwortlichkeit, welche an der Schwelle der hohen Ministerien hätte liegen können, leicht wegzuschaffen sein. Denn, meine Herren, in den letzten Tagen haben die großen Bewilligungen, die in der zweiten Kammer für ein Eisenbahnunternehmen gutgeheißen worden sind, genügend gezeigt, daß die zweite Kammer, der Einsicht ihrer Regierung vertrauend, in Bezug auf so wichtige Unternehmungen auch sich entschließen konnte, Bewilligungen zu machen, die selbst, ich muß es bekennen, auch meine frühern hochgespannten Erwartungen weit überstiegen haben, zu denen ich aber unter Verhältnissen zustimmte, wie — sie einmal vorliegen. Wenn aber — ich erinnere an die finanzielle Beurtheilung unsers Eisenbahnsystems, wie der Herr Referent in erster, den Gegenstand betreffender Sitzung hier ausgeführt hat — wenn aber unser System ein fehlerhaftes deshalb ist, weil man den vortheilhaftesten Bahnbau, der von Leipzig nach Dresden mit dem besondern Vortheile eines nicht Zinsen fordernden Capitals dotirt — nicht der Staatscasse zuwendete — wenn, will ich sagen, der Herr Referent das System unsers Eisenbahnbaues einer Critik unterworfen hat, indem er sagte, wie Regierung und Stände darin gemein-