

man den innern Verkehr befördern wollte. Das ist auch bei den belgischen und englischen geschehen. Die ersten englischen Eisenbahnen waren zur Benutzung der Steinkohlenwerke gemacht. Man hat nie den Grundsatz aufgegeben, daß Binnenbahnen vortheilhaft sind. Um so weniger kann die Kammer diesen Grundsatz verleugnen, da sie in der letzten Sitzung sich gleichsam stillschweigend dafür ausgesprochen hat. Denn die bairische Bahn kann ich nur aus einem doppelten Gesichtspunkte betrachten: 1) als Verbindung mit Baiern und 2) als Belebung des Verkehrs des Voigtlandes. In der zweiten Beziehung thut sie es als Binnenbahn, und nur in dieser Beziehung hat man beistimmen können, daß man, um die größern Städte des Voigtlandes in Berührung zu ziehen, diesen bedeutenden Bau unternommen hat. Noch eine Rücksicht darf ich nicht unbemerkt lassen. Es ist wohl jetzt ziemlich allgemein anerkannt, daß es nicht zu den glücklichsten Ideen gezählt werden kann, daß die Leipzig-Dresdner Eisenbahn an die Landesgrenze verlegt ist, und es wird immer mehr und mehr anerkannt werden, daß es im Interesse des Landes vielleicht wahrscheinlich mehr gelegen haben würde, wenn man sich diesseits der Elbe und den betriebsamen Gegenden Sachsens näher verbreitet hätte, anstatt daß sich die Bahn an den äußersten Grenzen bewegt. Glaube ich nun, daß man den Provinzen unsers Vaterlandes deshalb etwas schuldet, weil sie früher bei der Eisenbahn nicht haben berücksichtigt werden können, so glaube ich, daß die Chemnitz-Riesaer Bahn, indem sie in das Herz des Landes eindringt, sich eignet, diesem zu entsprechen, was früher nicht hat gewährt werden können, nicht gewährt worden ist. Wenn man sich über die Rentabilität verbreitet hat, so ist das allemal ein Punkt, worüber ich bei den Eisenbahnen Bedenken trage, meine Stimme abzugeben. Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, daß, so wie die Anschläge in der Ausgabe nicht treffen, sie bei der Einnahme noch weit weniger treffen. Man hat keinen Anhalt. Man nimmt an, daß die Bevölkerung an den beiden Endpunkten der Bahn duplirt einen Anhalt gebe für die Zahl derjenigen, welche die Eisenbahn passieren. Worauf das ruht, weiß ich nicht. Es hat sich nicht richtig erprobt. Um so weniger würde dieser Maßstab richtig sein bei der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn. Es wird sich der Verkehr bedeutend mehr, weil sie durch einen bevölkerten Theil des Landes geht. Während jetzt dieser Handelsverkehr auf der Leipzig-Dresdner Bahn ein Drittel macht, kann es geschehen, daß er bei der Chemnitz-Riesaer Bahn mehr, weit mehr macht. Wenn ich die Städte berechne, die mit dieser Bahn in Berührung kommen, so schlage ich diesen Verkehr sehr hoch an. So wie es an einem festen Anhalte für die Rentabilität einer Bahn fehlt, so bin ich überzeugt, daß, wenn eine Bahn des Landes vortheilhaft ist für den Verkehr, und also auch eine größere Rentabilität darbietet, es diese sein wird. Es haben Berechnungen vorgelegen, aber alle Berechnungen führen zu nichts. Man hat berechnet, wie viel Wagen von Chemnitz nach Dresden, wie viel Wagen von Chemnitz nach Leipzig gegangen, wie viel Waaren transportirt worden sind, und daraus hat man einen

Vordersatz gezogen, worauf man geglaubt hat, einen Schluß bauen zu können. Ich glaube, man hat sich allenthalben verrechnet. Das Ergebnis wird sich günstiger herausstellen. Es hat sich überall gezeigt, daß die Belebung des Verkehrs durch die Eisenbahnen gestiegen ist. Wir haben Eisenbahnen erlebt, die anfangs ganz unbenutzt gewesen sind, aber es hat sich durch sie ein größerer Verkehr gebildet. Eben so muß es bei der Chemnitz-Riesaer Bahn sein, weil sie den bevölkersten und gewerbreichsten Theil des Landes umfaßt. Nehme ich an das Opfer, welches dem Staate angesonnen wird, und den Vortheil, den man dem Institute widmet, nehme ich an, daß der Staat, wenn er ein Opfer bringt, auch den Vortheil hat, daß er durch den Besitz von Actien auch Antheil nimmt an dem günstigeren Ergebnisse, bedenke ich, daß der Staat sich auch den Rückkauf sichert, den er nicht in Anspruch nehmen könnte, wenn er nicht an der Bahn Antheil nähme, so sind das Gründe genug, dem Deputationsgutachten wegen der Chemnitz-Riesaer Bahn vorzüglich beizustimmen. Ich enthalte mich, auf das einzugehen, was ein verehrter Freund über eine andere gebirgische Eisenbahn und deren mögliche Ausführung gesagt hat, da der Referent es auf den zweiten Theil des Berichts verspart hat, sich auch darüber zu verbreiten. Eine Bemerkung kann ich nicht übergehen. Es ist diese, daß nach dem früher angestellten Nivellement man auf dem Wege von Tharandt bis Dresden zum Behuf der Eisenbahn die Weiseritz nicht weniger als 11 Mal, sage 11 Mal hätte überbrücken müssen. Ob das eine günstige Localität ist, muß ich billig bezweifeln.

Abg. Böß: Von dem geehrten Herrn Referenten ist es als unpractisch bezeichnet worden, wenn auf die Wahl einer Bahnlinie, die bereits durch ständischen Beschluß getroffen sei, zurückgekommen und sich darüber immer wieder ausgesprochen werde. Dem kann ich unbedingt nicht beistimmen, sondern muß mich dagegen erklären, und zwar besonders dann, wenn es im Interesse desjenigen Landesdistricts liegt, den ich zu vertreten habe, wie dies vorliegend der Fall ist. Die Anlegung der Chemnitz-Riesaer ist nämlich vor der Hand ohne allen Nutzen für den größten Theil meines Wahlbezirks, wenn nicht gleichzeitig die Zwickau-Chemnitzer Bahn in's Leben tritt. Es ist aber von dem Herrn Referenten bemerkt worden, daß über die Anlegung der Bahn von Chemnitz über Freiberg nach Dresden eine besondere Berichtserstattung bevorstehe. Ich erkenne das dankbar an und werde bei dieser Gelegenheit meine eben vorläufig angedeuteten Ansichten weiter entwickeln, sehe aber dabei voraus, daß gleichzeitig auch die Chemnitz-Zwickauer Bahn in jenem Berichte Berücksichtigung finden möge.

Abg. v. d. Planitz: Meine Herren! Ich habe nicht ohne Bedenken mich für die Betheiligung des Staats an der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn erklären können, da es mir allerdings doch schwierig erschienen hat in einer Zeit, wo der Staat ohnehin sehr bedeutende Opfer für die Eisenbahnunternehmen im Allgemeinen zu bringen hat, besonders für die Herstellung der Bahnen, welche nach den Staatsverträgen die Regierung zu bauen genöthigt ist, noch Opfer bringen muß, deren Betrag wir eigentlich