

# Mittheilungen

über die Verhandlungen des Landtags.

I. Kammer.

N<sup>o</sup> 73.

Dresden, den 7. April.

1846.

Fünf und siebenzigste öffentliche Sitzung der ersten Kammer am 30. März 1846.

(Nachmittags-Sitzung.)

## Inhalt:

Fortsetzung der Berathung des ersten Berichts der zweiten Deputation über das Allerhöchste Decret, die Eisenbahnen betr. (Besondere Berathung: Abschnitt II., die Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa betr. — III. Die Löbau-Bittauer Eisenbahn betr. — I. Die sächsisch-bairische Eisenbahn betr.)

Die Sitzung beginnt Nachmittags ½5 Uhr in Gegenwart von fünf und dreißig Kammermitgliedern, so wie der Herren Staatsminister v. Beschau und v. Falkenstein und des Königl. Commissars Kohlschütter.

Präsident v. Carlowitz: Die Debatte ist eröffnet, und ich erwarte, ob Jemand das Wort begehrt. Es wird sich zunächst die Discussion über Abschnitt II. des Deputationsberichts zu erstrecken haben.

Vizepräsident v. Friesen: Im Berichte ist bemerkt, daß ein Mitglied der ersten Deputation nicht eingestimmt habe in den Vorschlag, daß die für die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn geforderte Million aus der Staatscasse bewilligt werde; dieses Mitglied bin ich. Ich kann kurz sein, wenn ich mich auf das Separatvotum beziehe, welches ich bei vorigem Landtage zu dem Gutachten der Bericht erstattenden Deputation abgegeben habe. Damals stellte ich vor, man möge die Angelegenheit noch einmal in Erwägung ziehen, noch einmal sowohl technisch, als auch mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse, und die Localitäten genauer als bisher untersuchen, ob nicht eine Eisenbahnlinie gefunden werden könne, welche den Namen einer erzgebirgischen Eisenbahn mehr verdiene, als diese. Es lagen Petitionen von Freiberg, Deberan und andern hochgelegenen Theilen des Erzgebirgs vor, welche Ständeversammlung und Regierung dringend ersuchten, diese Gegenden zu berücksichtigen. Es war ferner damals der Vorschlag, es möge für Chemnitz eine Linie gebaut werden von Chemnitz nach Zwickau zum Anschlusse an die bairische Bahn. Allein man wollte von dieser nichts wissen, weder die Stadt Chemnitz, noch der daselbst gebildete Verein von Actionairen

wollte damit zufrieden sein, noch auch unsere Deputation. Ich schlug zwar vor, daß auch diese Linie und der Vorschlag derselben genauer in's Auge gefaßt und mit einem definitiven Beschlusse bis zur jetzigen Ständeversammlung angenommen werden möge. Allein vergebens. Meine Vorstellungen fanden kein Gehör, wie es überhaupt immer sehr schwer ist, in Eisenbahnangelegenheiten eine warnende Stimme geltend zu machen. Es geht mit den Beschlüssen in Eisenbahnangelegenheiten immer sehr schnell, und die Bitten um genauere Erwägung und Aufschub finden selten Gehör. Wäre man Seiten des Chemnitzer Vereins damals auf den Vorschlag einer Linie von Chemnitz nach Zwickau eingegangen, so hätte man in kurzer Zeit eine Bahn von Chemnitz nach Zwickau, eine Verbindung mit der bairischen Hauptbahn, mit der Leipzig-Dresdner, mit Berlin, Hannover, Stettin, Frankfurt a. d. S. und andern Orten erhalten, man hätte das viel schneller erreicht, was man wünschte. — Inmitten wäre Zeit gewonnen worden, man hätte Mittel und Möglichkeiten gefunden, diejenigen Theile des Erzgebirgs zu berücksichtigen, welche nunmehr außer Verbindung bleiben, und welche ich aus meiner frühern Dienstleistung genau kenne, und die mir von daher, ich leugne es nicht, immer noch am Herzen liegen. Von diesen ist aber gar nicht die Rede gewesen, man hat diese Vorschläge verworfen, und mein Separatvotum ist damals nicht berücksichtigt worden. Es wurde die Chemnitz-Riesaer Bahn mit in das System aufgenommen, jedoch mit dem ausdrücklichen Zusatze, daß, wenn der Staat sich künftig auch dabei betheiligen sollte, dies doch erst später und erst dann geschehen solle, wenn die Bahnen, für welche Verträge mit dem Auslande vorhanden wären, vollendet sein würden. Allein es soll dies jetzt noch früher geschehen, die Betheiligung soll bereits jetzt eintreten. Die Staatsregierung schlägt uns vor, wir möchten unsere Zustimmung dazu geben, daß sie zu dem Anlagecapitale von vier Millionen mit einer Million sich betheilige, sie hat schon der Gesellschaft ihre Zusage für diese Betheiligung ertheilt, und dieselbe bleibt gültig, wenn sie nicht bis zum 1. April zurückgenommen wird. Wie ich mir dies vorstelle, so ist also hier die allergrößte Eile nothwendig. Es wird vorgestellt, man hätte mit dieser Bewilligung eilen müssen, damit der Staat sich hätte betheiligen können, um günstige Bedingungen bei dieser Bahn zu gewinnen, und dadurch Einfluß auf ihren Betrieb zu erhalten. Allein ich muß gestehen, daß mir dieser Grund nicht ausreichend erscheint; denn die Regierung giebt zu dieser Bahn die Concession, sie hat also als Staatsregierung auch alles Recht, diese Bahn in ihrer Ausführung und ihrem Betriebe auf das genaueste