

schlag über das Eisenbahnwesen im Vaterlande vorliegt, — ist die einzige Binnenbahn des Landes, und auch die geehrte Deputation hat diese Bahn als eine solche und hochwichtige in den Plan aufgenommen und empfiehlt sie Ihnen zur Beachtung. Man wird es nicht unerwartet finden, daß ich für diese Bahn spreche; ich darf mich aber jeder besondern Bevormundung über die Nützlichkeit und Wichtigkeit, ja über die Unentbehrlichkeit dieser Bahn enthalten, weil die Landtagsakten von 1836 und 1840, ferner die gedruckt vertheilte Denkschrift, so wie die dießmalige Vorlage der hohen Staatsregierung sich genüßlich darüber aussprechen. Es bilden namentlich die ersteren Akten laut der über diese Bahn von der hohen Staatsregierung ausgegangenen, in den Kammern verstärkten Erklärungen, den Grundton zur Beurtheilung dieser Angelegenheit. Es ist nicht bloß in mehreren Petitionen damals um diese Bahn gebeten worden; die hohe Staatsregierung hat sich, nach der zur Seite stehenden Motivirung, wie man nicht zweifeln sollte, unwiderrüßlich aus dem Gesichtspuncte der Unentbehrlichkeit für das Land, für den Verkehr, und folglich für das allgemeine Wohlergehen, dafür erklärt, und die ständischen Gutachten des Landtags 1836 in beiden Kammern entsprachen der von der hohen Staatsregierung angenommenen Voraussetzung, daß diese Bahn zu adoptiren sei. Ich gehöre nun allerdings einer Stadt an, welche, wenn die erzgebirgische Eisenbahn ausgeführt wird, bedeutende Vortheile zu erwarten hat; aber, die Hand aufs Herz gelegt, kann ich es aussprechen, daß ich für diese Bahn, wäre mir auch in Hinsicht persönlicher Verhältnisse Chemnitz gänzlich fremd, daß ich, als ein Mann, der glaubt, über die Interessen des Verkehrs im Vaterlande einigermaßen unterrichtet zu sein, hier mein Votum jedenfalls zu Gunsten dieser Bahn abgeben würde.

Spreche ich aber von der Binnenbahn, der einzigen im ganzen Systeme, die uns zur Annahme zu empfehlen sein wird, so gilt es dem Tracte Riesa-Chemnitz-Zwickau. Gewiß wird nur durch diese, als unentbehrlich anzusehende Bahn der vaterländische Zweck zu erreichen sein, sie wird in der Verkettung des großartigen Eisenbahnnetzes, welches über das ganze Land auszuspannen ist, ein Glied bilden müssen, damit nicht unnatürlicher Weise einzelne Bahnen das Erlahmen der Bewegung des Verkehrs zwischen überall reich bevölkerten Landestheilen einerseits, andererseits mit dem Auslande, nach sich ziehen. Wenn ich mich sonach für die erzgebirgische Bahn ausspreche, so darf ich in Folge der mündlichen und schriftlichen Äußerungen, auf die ein geehrtes Kammermitglied und mein geschätzter Freund in einem Separatvoto seine abweichenden Ansichten ausgesprochen und niedergelegt hat, doch nicht unterlassen, zu entgegnen, daß ich glaube, es werde die Bahn, von der meinerseits die Rede ist, nämlich die erzgebirgische, diesen Namen, trotz der Angriffe, die auf ihre Bezeichnung gemacht worden sind, wegen ihrer Ausdehnung und Wichtigkeit im Erzgebirge eben sowohl in geographischer, als staatsökonomischer Hinsicht sich erhalten und verdienen. Bei Eisenbahnen kann nicht allein davon die Rede sein, daß sie für

gewisse Districte sich dadurch als nützlich erweisen, indem sie dieselben durchlaufen; die wesentlichste Wohlthat der Eisenbahnen ist die, daß sie den persönlichen Verkehr und den Austausch der Producte von und nach ihren Endpuncten befördern. Daß die Begünstigung dieses Austausch der Producte unter den vorzugsweise ackerbautreibenden und den gebirgischen Gegenden und ihrer industriellen Bevölkerung durch diese erzgebirgische Bahn wesentlich erleichtert werde, ist eine der Haupttendenzen gedachter Bahn. Wenn der geehrte Abgeordnete, der uns bewegen möchte, einer anderen Richtung zu folgen, von der Ausführbarkeit dieser Richtung über Freiberg gesprochen hat, so mußte ich freilich erwarten, daß er selbst nicht würde umhin können, zu erklären, daß dort auf großen Strecken eine Pferdebahn angelegt werden müsse, um eben die Ausführbarkeit als unbezweifelt erscheinen zu lassen. Dieß würde aber für die, der Zeitanforderung entsprechenden Bedürfnisse, welchen man durch die erzgebirgische Bahn genügt sehen will, wegen des vergleichsweise zu langsamen Verkehrs, nur eine halbe Maßregel sein. Wenn ich für den ganzen Tract Riesa-Zwickau mich wiederholt ausgesprochen habe, der unter dem Namen erzgebirgische Bahn hinlänglich bekannt ist, so kann doch keine Inconsequenz darin gefunden werden, wenn ich mich nunmehr für die, von der geehrten Deputation ausgesprochene zeitweilige Bevorzugung des Tractes von Chemnitz-Riesa erklären werde. Es wird kein Widerspruch in meiner Erklärung liegen, weil ich mich noch immer auf die Denkschrift berufen kann, welche eine zahlreiche Deputation im vorigen Jahre das Glück hatte, Sr. Majestät dem Könige zu überreichen. Es war hierzu die Genehmigung des betreffenden hohen Ministerii erlangt worden, und man erfreute sich der Zusage, daß nochmals das ganze Sachverhältniß gründlich erörtert werden solle. So konnten die Abgeordneten von elf Städten und mehreren gewerblichen Corporationen mit dem ehrfurchtsvollsten Danke für die bezeugte landesväterliche Theilnahme heim gehen, und mit der Beruhigung, daß die hohe Staatsregierung in Bezug auf die Wahl beider Tracte, d. h. deren zeitweise Bevorzugung alle Umstände wiederholt prüfen werde. Die Schlusssätze der Denkschrift aber lauten:

„Es ist hiernach der Zweck dieser Erörterungen gewesen, darzuthun: daß alle Verbindungen des Erzgebirges mit den ins Ausland gehenden Bahnen am vollkommensten hergestellt würden durch Erbauung einer Eisenbahn von der sächsisch-baierischen Linie über Zwickau und Chemnitz nach Riesa zum Anschluß an die leipzig-dresdner Eisenbahn; daß aber — falls die sofortige Ausführung der oberwähnten Linie in ihrer ganzen Ausdehnung nicht thunlich erscheint — vorzugsweise und zunächst die Abtheilung der Bahn von Chemnitz auf Riesa in Angriff zu nehmen sei.“

Ich glaube also mit diesen Schlusssätzen auch meine noch jetzt feststehende Ansicht zu rechtfertigen. Wenn ich nun bitte: es möge die hohe Ständeversammlung zunächst dem Tracte