Chemnitz-Riesa — so wie nach der Vorlage der hohen Staatsregierung, das Eisenbahnwesen betreffend, es deren Ansicht unverkennbar entspricht, und wie auch die geehrte Deputation dieser Ansicht in ihrem Gutachten beitritt, — mit ihrer Anerkennung zur Ausführung verhelfen, so mag ich darin ein Zurücktreten von meiner früheren Erklärung über die Nothwendigkeit des ganzen Zuges, erzgebirgische Eisenbahn genannt, keineswegs erblicken. Ich kann für die Vorlage der hohen Staatsregierung und für das Gutachten der geehrten Deputation stimmen, demnach es im Interesse des Landes liegt, wenn man dem Tracte Riesa-Chemnitz in seiner Ausführung den Vorzug giebt vor dem Tracte Chemnitz-Zwickau. Soweit meine Dankbarkeit! Inzwischen bedauere ich, daß die geehrte Deputation, und, wie mir scheint, ohne alle Veranlassung, noch einen Schritt weiter gegangen ist in ihrem Gutachten zu Gunsten Riesa-Chemnitz, indem sie auf den Tract, der zur Zeit nicht gebaut werden soll, nämlich auf den Tract Chemnitz-Zwickau, einen Bannstrahl geschleudert hat, beantragend: mit einem Striche, mit einem Votum der Ständeversammlung das wohlgeprüfte Expropriationsgesetz auf diese Strecke zurückzuweisen. Es würde mir sehr wehe thun, wenn die Ständeversammlung zu einer solchen Entscheidung kommen sollte. Ich fürchte das nicht, ich hoffe, daß man sich allseitig überzeugen wird, daß wir gegenwärtig nicht im Stande sind, zu berechnen, welche dazu günstigen Momente in einer, vielleicht nicht allzu fernen Zukunft sich für die weitere Ausführung nützlich zeigen können, und es liegen selbst Andeutungen in dieser Hinsicht Seiten der hohen Staatsregierung uns vor. Es ist auf die, im Laufe der Zeit fast wahrscheinliche Dringlichkeit einer herbeizuführenden Verbindung von Jüterbogk über Riesa hingewiesen, und daß dieser Zeitpunct geeignet sein möchte — ich glaube sogar, daß ohne Beihülfe des Staates Unternehmer sich dann finden dürften — die Strecke in Frage herzustellen. Also man überlasse dieß der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens.

Wenn aber von der Nothwendigkeit die Rede ist, zuvor die Strecke Riesa-Chemnitz in Angriff zu nehmen, so muß ich mich nur ungern zum Deputationsgutachten wenden, welches die einzige Binnenbahn mit der Ungunst des Verzuges drückt. Wenn auch sehr angenehme Zusicherungen voranziehen, so hinken hinterher leidige Vertröstungen, die unseren Muth erlahmen lassen. Es ist zu lesen (S. 30 in Nr. 1. des Anhangs):

„Es dürften diejenigen Landestheile, rücksichtlich welcher die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung einmal anerkannt ist, gewiß die gerechte Erwartung hegen, daß man sie damit nicht auf eine ganz unbestimmte Zukunft hinaus vertrösten werde."

Hier, meine Herren, ist die Erwartung auf das Resultat unserer Berathungen mit der Gerechtigkeit gepaart; aber leider lautet der Antrag (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 3) im zweiten Satze:

„Die Modalität der Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen bleibt künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten."

Dadurch sehen wir freilich mit einem Male die Hoffnungen, welche uns nahe getreten, indem die hohe Staatsregierung auf jene Vorstellungen eingegangen war, wieder verschwinden. Wenn die geehrte Deputation ferner (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 30) sagt, „daß sie entschieden der Ansicht sei, daß das von ihr begutachtete Eisenbahnsystem überhaupt nur als Ganzes aufgefaßt und gerechter Weise kein Glied davon getrennt werden dürfe, und sie deßhalb eine Bestimmung **in der Zeit** der Ausführung auch für erforderlich halten müsse, wenn jenes Anerkenntniß nicht den hauptsächlichsten Werth verlieren solle": so hätte man wohl gerechter Weise erwarten sollen, daß die geehrte Deputation einen Zeitpunct, in welchem die Ausführung zu erwarten stehen soll, bezeichnet haben würde. Die geehrte Deputation hat in dieser Hinsicht aber Nichts beantragt. Die geehrte Deputation hat eben so wenig vom Momente des Angriffs in der Zeitfolge, als von den Mitteln, welche die gegenwärtige Ständeversammlung für dieß wichtige Unternehmen bewilligen möge, gesprochen. Ohne daß hierauf irgend ein Antrag gerichtet worden, überläßt man das Alles der künftigen Ständeversammlung und, wie man nicht verkennen mag, mancher Zufälligkeit, die wir gegenwärtig nicht übersehen können. Ich darf da freilich mit einiger Hoffnung auf die Vorlage der hohen Staatsregierung blicken, der zufolge es die Absicht ist, und für unentbehrlich erachtet wird, daß binnen zehn Jahren der angenommene Plan für die sächsischen Bahnen, deren Herstellung der Staat unterstützen wird, auch zur Ausführung gelangen solle. Ich kann aber dabei die Besorgniß nicht unterdrücken, daß unter der Verzögerung, die sich vielleicht bis an das Ende des Decenniums hinzieht, der Wohlstand der betreffenden Gegenden, welche durch die erzgebirgische Bahn die Verbindung erlangen sollen mit andern Eisenbahnen, sehr leiden werde. Gewiß ist es, daß einzelne Ortschaften stets leiden werden, wenn sich die Richtungen des Verkehrs ändern, wo Eisenbahntracte, sie nicht berührend, hergestellt werden, und dieß ist für den einzelnen Ort zu bedauern. Haben wir aber einmal in die Grenzen Sachsens das Eisenbahnwesen aufgenommen, so ist eine Verbindung in der von mir vertheidigten Linie, die das Innere der Erblande, den Kern Sachsens, berührt, keine entbehrliche mehr, sondern eine solche, die man mit den dazu erforderlichen, und wären es größere Summen, ins Leben rufen muß! Man hat für Herstellung der sächsisch-baierischen Eisenbahn den Tract gewählt, welcher von Nürnberg über Hof nach Leipzig führt. Man spricht von der uralten Straße aus dem Süden Deutschlands nach Sachsen, um diesen Tract zu preisen; man thut aber Unrecht, wenn man nicht in ähnlicher dankbarer Erinnerung zwei Straßenzügen ein Merkmal setzen will, welche sich in Chemnitz durchkreuzen. Das sind auch uralte Straßen, und es gab eine Zeit, ich kann mich selbst derselben erinnern, in der, wie man behaupten mag, eine dieser Straßen mehr befahren war, als die Reichsstraße nach Leipzig. Es war in der Zeit des Continentalsystems während der Colonialverbindungen bald mit den Häfen des adriati-