schen, bald mit denen des schwarzen Meeres und der Ostsee; es war zur Zeit des Verfalls der Messen vor Eintritt des Zollverbands. Die eine gedachte Straße kommt aus einem Theile der Schweiz und Italien, den südlichen deutschen Staaten und geht über Nürnberg, Hof, Chemnitz, von da nach Dresden führend, nach den Lausitzen, nach Schlesien und dem Norden. Die andere Straße ist diejenige, welche von den Häfen Deutschlands an der Ost- und Nordsee, den Hansestädten, Lübeck, Hamburg und Bremen über Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Leipzig nach Chemnitz führt. Diese Straße nahm auf die Transporte nach Prag, Wien, Triest, nach Lemberg, Brody, dem Süd-Osten von Europa. Dieser so wichtige, sonst mit Reihen von Wagen bedeckte Straßenzug hat in neuerer Zeit durch die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden außerordentlich gelitten; er geht in seiner ausländischen Bedeutung der Vernichtung entgegen; und sobald die hof-altenburg-leipziger Eisenbahn völlig hergestellt sein wird, werden wir in unnatürlicher Weise den Verkehr auch von dem andern, ihn in Chemnitz durchschneidenden Straßenzuge abgelenkt sehen. Es ist aber gewiß gefährlich für das Gemeinwohl, wenn, den hergebrachten Nahrungsverhältnissen zum Nachtheil, Maßregeln ergriffen werden, die vielleicht späterhin nicht wieder gut gemacht werden können; es ist nothwendig, zu hoffenden Vortheilen entgegen zu gehen; aber höchst bedenklich, um deßwillen bestehenden, wo es sich um allgemeine Interessen handelt, zu entsagen. Die Eisenbahnen, um das Land herumgeführt, gleichen tiefgelegten Kanälen, welche die Quellen des Wohlstandes aufsaugen, und wenn man zu lange mit der Abhülfe gegen Verlechzung zögert, dann möchte es zu spät werden, um das verhängte Uebel wieder zu lindern. Ich enthalte mich, in Bezug auf meine Wünsche einen Antrag zu stellen und erwarte den, in diesem Sinne angekündigten.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Erlauben Sie mir nur ein einziges Wort. Ich glaube, es wird zur Erleichterung der Discussion wesentlich dienen, wenn jetzt lediglich über den vorliegenden Punct, über die Wahl der Linie gesprochen wird. Ich glaube, es könnte dann darauf übergegangen werden, wenn der Antrag der Deputation wegen Aufhebung des Expropriationsrechts zwischen Chemnitz-Zwickau discutirt wird. Bei dem jetzigen Puncte handelt es sich blos um die Wahl der Linie.

Abg. Rahlenbeck: Indem ich mich mit den so eben entwickelten Ansichten vollkommen einverstanden erkläre, habe ich allerdings die Absicht, mich für den von der geehrten Deputation verweigerten Straßentract von Chemnitz nach Zwickau zu erklären, allein nach der erfolgten Aeußerung des Herrn Referenten muß ich allerdings an den Herrn Präsidenten die Frage stellen: ob er glaubt, daß ich gegenwärtig in dieser Hinsicht mit meinem Vortrage beginnen könne.

Präsident D. Haase: Insofern, als der Abgeordnete dem Vorschlag der Deputation hinsichtlich dieses Tracts beitreten, ihn empfehlen und bei der Kammer bevorworten will, würde sein Vortrag hierher gehören; insofern derselbe aber die Zeit des Angriffs dieses Tracts berühren möchte, würde dieser Theil seines Vortrags noch nicht hierher gehören.

Abg. Rahlenbeck: Ich bin vollkommen einverstanden mit dem beantragten Tracte Chemnitz-Riesa.

Abg. von Thielau: Ich bin der Meinung, daß über die Aufhebung des Expropriationsgesetzes für den Tract Zwickau-Chemnitz zu gleicher Zeit debattirt werden könne, da die Deputation von der Ansicht ausgegangen ist, daß die Genehmigung des Baues des chemnitz-riesaer Tracts gleichsam die Voraussetzung der Aufhebung des Expropriationsgesetzes für den Tract Chemnitz-Zwickau involvire.

Präsident D. Haase: Ich habe nicht von der Zurücknahme des Expropriationsgesetzes in Bezug auf den Tract von Chemnitz-Zwickau gesprochen.

Abg. Rahlenbeck: Ich habe mich auch über die Aufhebung des Expropriationsgesetzes für jetzt nicht aussprechen wollen.

Präsident D. Haase: Es ist den Abgeordneten unbenommen, hinsichtlich der bevorworteten Bahn das Wort zu ergreifen; nur würde es nicht am rechten Orte sein, darüber zu sprechen, zu welcher Zeit der Tract soll in Angriff genommen werden.

Abg. Rahlenbeck: Aus dem königl. Decret an die Stände vom 26. März d. J. und dessen Beilagen, die Eisenbahnangelegenheiten betreffend, ist zu ersehen, was von der vorigen Ständeversammlung in Betreff derselben in Punct 1—5 beschlossen worden ist, und wie die hohe Staatsregierung ihre weitern Vorschritte in dieser Angelegenheit nach denselben bemessen hat. In Betreff des Erzgebirges heißt es in Punct 2: „daß dasselbe mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Baiern, falls dasselbe nicht etwa ohnehin davon berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn in geeignete Verbindung gesetzt werden möge.“ Ferner lesen wir in der nämlichen Beilage: „daß, da die hohe Staatsregierung die Richtung der leipzig-baierischen Eisenbahn von Altenburg über Plauen habe festhalten müssen, so erscheine dagegen der von den Ständen eventuell bevorwortete Anschluß des Erzgebirges an diese Bahn durch eine Zwischenverbindung von Chemnitz über Zwickau nach Werdau, als ein naturgemäßer weiterer Schritt zur Vervollständigung des sächsischen Eisenbahnsystems, und hauptsächlich um diesem vorzuarbeiten, mithin im Interesse des Erzgebirges, nicht minder als im eigenen Interesse des sächsisch-baierischen Eisenbahnunternehmens wurde der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, zur Seitenbahn von Werdau nach Zwickau.“

Die Wichtigkeit und Wahrheit dieser Erklärungen leuchtet von selbst ein. Als darauf die öffentliche Meinung in Chemnitz und einem Theile des Erzgebirges wegen vermeintlicher Benachtheiligung oder Hintansetzung sich beunruhigt zeigte, so nahm die hohe Staatsregierung, wie in der bemerkten Beilage zu ersehen, keinen Anstand, öffentlich zu erklären: „daß, wenn die nächste und vorzüglichste Sorge darauf habe gerichtet werden müssen, dem Lande die großen zur Vermittelung des

SLUB
Wir führen Wissen.