

sie eine Unterlage über die Chemnitz-Riesaer und Chemnitz-Zwickauer Linie, und sie mußte sich unbedingt für die Chemnitz-Riesaer Linie erklären. Wenn die Zwickau-Chemnitzer Bahn keinen Anspruch auf die Staatskasse machte, so würde die Frage anders sein, als sie jetzt liegt; sobald aber von Unterstützung aus den Staatskassen die Rede ist, kann von der Gültigkeit des frühern Expropriationsgesetzes nicht mehr die Rede sein. Hätte man damals nicht Gründe gehabt, deren Wichtigkeit und Richtigkeit ich nicht untersuchen will, dem Zustandekommen von Actienzeichnungen und Vereinen entgegen zu treten, so würde diese Bahn und mit ihr andere vielleicht schon lange ins Leben getreten sein. Der Zeitpunkt ist aber nicht mehr derselbe, und das Land soll jetzt aus Staatsmitteln dazu beitragen, diese Bahn ins Leben zu rufen. Wohl hat also die Ständeversammlung ein großes Bedenken, zu gleicher Zeit und vielleicht in kürzester Frist Anlagen in Aussicht zu stellen, die den einmal begonnenen Bauten Eintrag thun können, und darauf allein hat die Deputation Rücksicht nehmen zu müssen geglaubt. Uebrigens ist durch die Zurückziehung des Expropriationsgesetzes gar nicht im Voraus abgeschnitten, daß nicht in der künftigen Zeit dieser Tract gebaut werden kann, aber die Deputation will nur, daß die Ständeversammlung zuvor gehört werden soll, ehe sich auf Grund früherer Concessionen die Regierung ermächtigt halte, auch diese Bahn ins Leben zu rufen, weil dadurch die Kosten sehr bedeutend vermehrt werden würden. Ob die Verhältnisse künftig gebieterisch und unabwendbar die Anlage einer Eisenbahn von Zwickau nach Chemnitz erfordern, werden wir abzuwarten haben; die Zeit wird das lehren, und ist die Unabwendbarkeit vorhanden, denn wird die hohe Staatsregierung und die Ständeversammlung sich auch zu Anlegung dieses Tractes entschließen müssen, denn dem, was unabwendbar ist, müssen wir Folge leisten. Das sind die Gründe, welche die Deputation bewogen haben, sich so, wie sie es gethan hat, auszusprechen, und ich glaube, daß sie nach der Sachlage sich nicht anders hat aussprechen können.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Die Deputation ist von mehreren Seiten angegriffen worden und ich erlaube mir zuvörderst, dem geehrten Herrn Separatvotanten Einiges zu entgegnen. Sein Antrag geht in der Hauptsache dahin, eine Beschlußfassung über die Linie, welche für die erzgebirgische Eisenbahn zu wählen sein möchte, da einmal in der jetzigen Finanzperiode an die wirkliche Ausführung nicht gegangen werden könne, vorerst noch auszusehen, um zu untersuchen, ob nicht zweckmäßiger und vortheilhafter eine Eisenbahnlinie von Zwickau über Chemnitz, Freiberg und Tharand nach Dresden zu begründen sei? Es ist nicht zu verkennen, daß in diesem Antrage Unsprechendes liegt. Allein, wenn die Deputation sich dennoch nicht nach dieser Seite hat hinneigen können, so war ihr nächster Grund, daß es nun wohl an der Zeit schien, überhaupt einen festen Plan zu fassen, was vom Staate hinsichtlich der Unterstützung für das Eisenbahnwesen zu thun sei; ein festes Facit in Zahlen herzustellen, welches ermessen lasse, wie hoch die Unterstützung von Seiten des Staats sich überhaupt

belaufen werde; ferner dem Erzgebirge, welches sich vernachlässigt glaubt, wegen der späten Herstellung einer Eisenbahnlinie doch jetzt mindestens die Zusicherung zu geben, daß die Ständeversammlung sich vorzugsweise der Linie zuneige, welche aus beinahe allen Theilen des Erzgebirges als die wünschenswerthe bezeichnet worden ist. Es würde die Deputation vielleicht dennoch sich abgehalten gesehen haben, schon jetzt gegen das freiberger Project sich auszusprechen, und die Aussetzung, welche ihr geehrtes Mitglied, der Abg. Sachse, beantwortet, auch ihrer Seite beantragt haben, wenn sie davon in Zukunft nur irgend einen Erfolg hätte hoffen dürfen. Aus der Eingabe des freiberger Comités geht aber unwidersprechlich hervor, daß eine Dampfbahn auf dieser Linie nie auszuführen sein wird, daß Terrainschwierigkeiten da sind, welche für eine Pferdebahn schon sehr groß sind, eine Dampfbahn aber ganz unausführbar machen. Es hat der Herr Separatvotant diese Schwierigkeiten Kindereien genannt; ich erlaube mir aber nur einige dieser Kindereien näher zu bezeichnen, wie ich es aus der Eingabe des freiberger Comités selbst gezogen habe. Wenn von Dresden aus die Bahn geführt wird, so hätte sie sich durch das höchst enge Weiserithal bei Plauen nach Tharand zu bewegen, dann würde bei Tharand ein ansehnlicher Tunnel folgen müssen, sodann hätte sie in einer Länge von 4800' eine Steigung von 1 auf 10 zu überwinden, eine Steigung, die selbst bei Chausséen nicht anwendbar und für eine Eisenbahn um so schwieriger ist. Die Bahn hätte ferner eine Ueberbrückung und Dämmung des Bobritschthales in einer Länge von 10,000 Fuß und in einer Höhe von 150 Fuß, dann die Ueberbrückung des Muldenthales 8500 Fuß in der Länge und 200 Fuß in der Höhe, weiter eine Ueberbrückung der Strigis 4000 Fuß lang und 170 Fuß hoch und ferner einen Tunnelbau zwischen Hartha und Langenstrigis, 5 bis 6000 Fuß lang zu überwinden. Nun frage ich, was eine Bahn, die solche kolossale Schwierigkeiten zu überwinden hätte, dem Lande kosten würde, und welche Aussicht vorhanden ist, daß sie einen Ertrag im Verhältniß zu diesen Kosten gewähren würde? Konnte also in dieser Beziehung schon die Deputation diese Linie nicht ins Auge fassen, so kam noch dazu, daß, wenn auch diese Linie gebaut wird, sie keineswegs einen dicht bevölkerten Haupttheil des Landes berühren würde, sondern Gebirgsstädte, wie sie der Herr Separatvotant selbst als solche bezeichnet; während umgekehrt die Linie von Chemnitz nach Riesa Städte, wie Mittweida, Rochlitz, Colditz, Penig, Seithain, Geringswalde, Hartha, Döbeln, Reisnig, Lommatsch, eine dichtbevölkerte höchst getreidereiche Gegend näher oder etwas weiter berührt. Es war der Deputation ferner einleuchtend, daß für eine Verbindungsbahn nach dem Erzgebirge nicht das Wünschenswerthe, sondern das Nothwendige zunächst zu berücksichtigen sei und es schien allerdings, als ob, wenn dem Erzgebirge die Verbindung mit Leipzig und Dresden, mit sämtlichen ausländischen Bahnen in der Richtung nach Riesa gesichert wäre, damit dem augenblicklichen Bedürfnisse in der Hauptsache vollständig genügt würde. Eine Eisenbahn von