

sich ihm nicht anschließen möge. Wir dürfen doch nicht vergessen — und das ist eine finanzielle Rücksicht, auf die ich späterhin noch Gelegenheit haben werde, ausführlich zurückzukommen — daß wir uns jetzt, zumal die Bahnen mit dem Auslande binnen ziemlich kurzer Frist ausgeführt werden sollen, nicht eine zu große Aufgabe stellen dürfen, die dann in der Ausführung Schwierigkeiten hat. Es ist bemerkt und angedeutet worden, daß es eine andere Sache sei, wenn eine solche Bahn vielleicht durch Privatmittel allein zur Ausführung komme. Ich gebe zu, daß sich dadurch der Stand der Sache verändert. Sollte es aber auch dazu kommen, so scheint es mir im allgemeinen Interesse der Sache nicht rathsam, daß innerhalb der nächsten Zeit gleichzeitig der Angriff zu vieler Baue erfolge, denn wir müssen immer darauf hinsehen, welche Verpflichtungen die Regierung in Abzug auf das Eisenbahnwesen schon eingegangen hat, und daß der gleichzeitige Angriff solcher Binnenbaue sehr leicht den wichtigeren Richtungen Schaden kann. Es ist dieß überhaupt eine Frage, auf welche näher einzugehen sein wird, wenn von dem Antrage der geehrten Deputation die Rede ist, das Expropriationsgesetz zurückzuziehen. Ich halte diesen Antrag und die Annahme desselben zur Zeit für gleichgültig, denn sollten sich selbst Privatunternehmer finden, die später diese Richtung aufnehmen wollten, so würde die nächste Ständeversammlung Gelegenheit finden, sich darüber weiter zu äußern.

Abg. Sachße: Der Herr Referent hat sich hauptsächlich auf die gewerbliche Fabrikgegend berufen. In dieser Hinsicht ist auch das Referat wie überhaupt in Hinsicht der Behandlung in den besten Händen. Ihm scheint allerdings eine Bevölkerung, die sich hauptsächlich der Fabrication hinneigt, über Alles zu gehen und jeder andern vorzuziehen. Der Herr Referent spricht zugleich von der Dichtigkeit der dortigen Bevölkerung, allein auch die Gegend, welche hintangesetzt und vernachlässigt wird durch den Plan von Chemnitz nach Riesa, ist eine dicht bevölkerte, eine Bevölkerung, die einen ansehnlichen Theil von Abgaben mit aufbringen, die am Ende den möglichen Ausfall einer künftigen Zeit für die Staatskasse bei der projectirten Bahn Chemnitz-Riesa mit decken muß. Es ist eine Bevölkerung, die seit den hundert Jahren, da der schönburgische Recesß bestand, für das schönburgische die Staatslasten mit übertragen hat, die also aus diesem Gesichtspuncte ebenso Berücksichtigung verdient, als die schönburgischen Recesßherrschaften, denen neuerdings ihre Steuerfreiheit abgekauft worden. Der Herr Referent hat allerdings hohe Zahlen angegeben, welche die Ausführung unthunlich machen sollen. Ich vermag, da mir die Eingaben der beiden Professoren und der Techniker zu Freiberg nicht zur Hand sind, mich nicht bestimmt darüber auszusprechen, allein, wenn dem also entschieden wäre, würden diese Männer das Gutachten nicht so abgegeben haben. Der Herr Referent meinte, es würden außerdem nicht so volkreiche Städte passirt, allein die Städte, welche die Linie Riesa-Chemnitz passirt, sind zusammen mindestens nicht volkreicher als die, welche von der Linie Chemnitz-Deberan-Freiberg berührt werden. Freiberg ist ja in der Bevölkerung die vierte Stadt des Landes. Es ist auch von mehr

als einer Seite bemerkt worden, wie durchaus nothwendig es sei, sich zu dem Bau in der Richtung von Zwickau nach Chemnitz zu entschließen. Darin stimme ich ganz mit den Ansichten derer, die meinem Separatvotum entgegengetreten sind, überein. Es ist geäußert worden, es müßten, wenn bei einer Eisenbahn die wichtigsten Landestheile berührt würden, sich die andern damit begnügen. Allein ich halte dafür, daß die Wichtigkeit eines Landestheils — was überdieß ein relativer Begriff ist — den hintangesetzten Landestheil nicht bestimmen kann, sich damit, wie mit einem Trost, abfinden zu lassen, bin vielmehr der Meinung, daß die minder wichtigen Landestheile, um nicht noch tiefer zu sinken, ebenfalls Antheil an der Fürsorge des Staats haben und dieß als ein Recht in Anspruch nehmen können, und daß sie nicht damit zu trösten sind, wenn man sie auf die hinweist, die dichter bevölkert sind, und ihnen sagt: „nun blickt dorthin, wenn ihr zum erzgebirger Kreis gehört, da geht ein Stück Eisenbahn hinein; wollt ihr nun weiter, lauft oder setzt euch auf den Wagen, fahrt 3, 5, 8, 10 Meilen nach Chemnitz und dann könnt ihr weiter auf der Eisenbahn fahren, ihr könnt auch nach Dresden fahren und deßhalb heißt es doch erzgebirgische Eisenbahn!“ Es ist bemerkt worden, wie eine Pferdebahn nicht mit einer Bahn vergleichbar sei, die Dampfkraft anwende. Ich habe auch schon in meinem Separatvotum darauf aufmerksam gemacht, daß dieser in minderer Geschwindigkeit bestehende Nachtheil hier völlig ausgeglichen wird, weil man die 6 Meilen von Chemnitz nach Riesa erspart. Die Pferdebahn ist auch um 10mal wohlfeiler, es würde eine Strecke, die außerdem 5 Millionen Thaler kostete, als Pferdebahn mit Fünffmal Hundert Tausend Thalern gebaut werden können. Wenn von den Petitionen die Rede gewesen ist, so scheint allerdings in den mit Fabrication nicht hauptsächlich beschäftigten Gegenden des Erzgebirgs, welche umgangen werden sollen, das Bedürfnis einer Eisenbahn jetzt nicht in so hohem Grade gefühlt zu sein, oder man hat sich wenigstens nicht dafür ausgesprochen, weil man, was in Frage, nicht gewußt oder geglaubt hat, die Linie Chemnitz-Dresden sei unausführbar. Man hat das, was im Jahre 1834, wo die Untersuchung geschah, untersucht worden ist, was damals nur ein wohlweislicher Ausspruch gewesen ist, für baare Münze so vollgültig angenommen, daß man verzweifelte, je den Gedanken aufzustellen, daß dem nicht so sei. Wenn es aber im Lande bekannt wird, wenn die Städte, die gegenwärtig zu den Unterschriften der Petitionen veranlaßt worden sind, vernehmen, es sei ausführbar, oder es sei wenigstens zweifelhaft, so werden sie die Unterschriften, die allerdings jetzt der Adresse zu Statten kommen, sehr bereuen. Mein Antrag will durchaus Chemnitz und dessen Gegend berücksichtigt haben. Es ist mein Wunsch, daß nach und von Chemnitz gebaut werde und darüber eine Feststellung stattfinde. Die Deputation ist auch gewissermaßen von ihrer Ansicht, daß nicht von Zwickau nach Chemnitz gebaut werde, zurückgekommen, indem sie dieß in nähere Aussicht gestellt hat, was auch die Meinung der hohen Staatsregierung ist. Sieht man nun voraus, es wird doch früher oder später von Zwickau nach Chemnitz gebaut werden, so müssen die andern Landestheile, die zwischen