

Gründe auf das schlagendste hervorgehoben, welche, im öffentlichen Interesse, für die Errichtung der Chemnitz-riesaer Bahn sprechen. Ich habe für meine Person diese Gründe besonders aus dem Gesichtspuncte aufgefaßt, daß Leipzig als Centralpunct des deutschen Binnenhandels wenigstens durch sächsischer Seits getroffene Maßregeln nicht umgangen werden darf, und dann, daß das Interesse des Erzgebirges selbst genau diejenigen Eigenschaften von einer Binnenbahn fordert, auf welche die Regierungsvorlage und das Deputationsgutachten bei Empfehlung der Chemnitz-riesaer Bahn Rücksicht genommen hat. Aus diesen beiden Hauptrückichten entwickeln sich mir eines Theils die besonderen Vorzüge, welche die Richtung von Chemnitz nach Riesa vor jener von dem Separatvotanten vorgeschlagenen Richtung darbietet, und andern Theils entwickeln sich mir daraus die besonderen Nachtheile, die eben diese letztere Richtung gegen jene haben würde. Die besonderen Vortheile, welche die Richtung von Chemnitz nach Riesa bietet, bestehen erstens darin, daß Chemnitz und das Erzgebirge sowohl mit Leipzig als mit Dresden, zwar auf einem Umwege, aber doch auf wohlfeile Weise verbunden wird. Der zweite Vortheil aber, den auch die geehrte Deputation besonders hervorgehoben hat, ist, daß gerade die getreidereichsten Theile des Landes mit dem Erzgebirge in Verbindung gesetzt werden, womit das engere Elbthal bei Dresden, seiner Productivität ungeachtet, nicht zu vergleichen ist. Es kommt dadurch das Erzgebirge drittens zum Anschluß an die Wasserstraße, denn wenn auch die Richtung der Chemnitz-dresdner Bahn gleichfalls diesen Anschluß bewirkt, so ist doch die Chemnitz-riesaer Bahn deswegen vortheilhafter, weil die Wasserstraße dadurch um 7 Meilen kürzer wird. Ein vierter Hauptvortheil der Richtung Chemnitz-Riesa ist der, daß, wenn die Jüterbogk-riesaer Bahn zu Stande kommt, die directe Verbindung des Erzgebirges nach Norden gesichert ist. Dieser Erfolg wird bestimmt einmal eintreten, und der Abg. Sachse wird alsdann die Genugthuung haben, daß die leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie auch einen Nachtheil erleidet. Es ist aber dieses gerade ein nicht unwichtiger Grund, der für die Richtung Chemnitz-Riesa spricht. Ich komme nun zu den besonderen Nachtheilen, welche die Richtung von Chemnitz nach Dresden herbeiführen würde. Abgesehen von den muthmaßlich unverhältnißmäßigen Kosten, und abgesehen davon, daß die Chemnitz-dresdner Bahn den vorher geschilderten Vortheilen der Chemnitz-riesaer Bahn keine gleichen entgegenzusetzen hat, Vortheile, deren Wichtigkeit für den innern Verkehr so unbezweifelt ist, daß ich nicht weiß, wie gegen dieselben an sich etwas gesagt werden könnte; abgesehen also hiervon würde die vom Erzgebirge aus nach Dresden gerichtete Bahn, wenn sie nach dem Wunsche des Separatvotanten von Zwickau aus gebaut würde, den großen Nachtheil haben, daß sie zwar dem vom Auslande kommenden Personen- und Waarenzuge, welcher aus dem Osten nach dem Süden Deutschlands ziehen würde, und umgekehrt, einen Umweg ersparte, dadurch

aber zugleich einen Durchgang durch Sachsen mit Umgehung Leipzigs und der Hälfte der sächsisch-baierischen Bahn bildete. Und das nenne ich einen positiven, höchst bedeutenden Nachtheil, welchen zu Gunsten des Auslandes über uns herbeizuziehen wir keine Veranlassung haben. Wollte man diesen Nachtheil aber vermeiden, und bloß von Chemnitz nach Dresden bauen, so entstände dadurch wieder ein Nachtheil für den innern Verkehr, indem Chemnitz nur auf großem Umwege mit Leipzig in Verbindung gesetzt wäre. Die Richtung der erzgebirgischen Bahn nach Dresden unterliegt also ohne Zweifel der Alternative, aus welcher sie nicht herauskommen kann: entweder die Bahn wird von Zwickau nach Dresden geführt, dann ist sie eine Umgehungsbahn für Leipzig und die Hälfte der sächsisch-baierischen Eisenbahn, oder sie wird bloß von Chemnitz nach Dresden geführt, dann schneidet sie Leipzig vom Erzgebirge ab. Aus diesen Gründen kann ich bei reiflicher Ueberlegung, und nachdem ich dem Separatvotum gewiß alle Aufmerksamkeit geschenkt habe, mich a priori nicht anders, als für die Chemnitz-riesaer Bahn entscheiden. Dieß ist auch der Grund, warum ich dem Vorschlage des Abg. Sachse, daß noch eine Ermittlung hinsichtlich der Richtung Chemnitz-Dresden eintrete, entgegen sein muß. Denn ist es wirklich so der Fall, daß die Richtung Chemnitz-Riesa an sich eine bessere als die von Chemnitz nach Dresden ist, so kann eine Ermittlung doch nur bewirken, daß, im Falle die Unausführbarkeit der letzteren Bahn dargethan wird, die Kosten umsonst aufgewendet sind; im Falle der Ausführbarkeit aber nur ein erneuerter Widerstreit der Interessen herbeigeführt würde, der meiner Ueberzeugung nach doch nur damit enden könnte, daß die Bahnrichtung nach Dresden, der überwiegenden Gründe wegen, welche für die Bahnrichtung nach Riesa sprechen, der letzteren weichen müßte. Dieß sind die Gründe, warum ich mich dem Separatvotum entgegen erkläre.

Vizepräsident Eisenstuck: Auch ich sehe mich in der Nothwendigkeit, gegen das Separatvotum mich zu entscheiden. Ich bin vergewissert, daß der geehrte Separatist die Besorgniß bei mir nicht hegen wird, die er in Bezug auf die Anfeindung (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 45) seines Separatvotums ausgesprochen hat. Die Bande unserer Freundschaft werden dieselben bleiben. Nun, meine Herren, ich muß davon ausgehen, daß diese Bahn unter allen Binnenbahnen, die wir uns in Sachsen denken können, unstreitig die wichtigste ist. Ich kann die Ansicht nicht unbedingt theilen, die man aufstellt, daß man den Binnenbahnen einen mindern Werth beilegt, und den Bahnen einen höhern Werth, die sich an das Ausland anschließen. Man muß das letztere ergreifen, um nicht umgangen zu werden, aber es ist von unendlicher Wichtigkeit, wenn die Gewerbetreibenden des Landes durch Binnenbahnen mit einander vereinigt werden. Die Erfahrung zeigt dieß vollkommen. Die Eisenbahnen haben sich zuerst verbreitet in England. England ist ein Inselland, hat sich also an andere Länder nicht anschließen können. Auch in Belgien