

hat man erst alle Binnenbahnen hergestellt, ehe man nach der Grenze Preußens und Frankreich gebaut hat. Also den höhern Werth der Binnenbahnen kann man nicht verkennen. Ist das wahr, so kann man weiter fragen: ist Chemnitz der Theil des Landes, der den meisten Anspruch hat auf eine Binnenbahn, und da glaube ich, daß man diese Frage nur bejahen kann. Es ist von Fabriken umgeben, hat eine sehr bevölkerte Umgegend, bedarf mancherlei zur Einführung und Ausführung, was theils einen schnelleren Transport gebietet, zum Theil einen wohlfeileren Transport, also glaube ich, kann man nicht ungewiß sein, daß, wenn in Sachsen eine Binnenbahn sein soll, Chemnitz der beste Punct sein wird, sie aufzunehmen. Das hat man auch anerkannt seit Jahren. Es ist nun die Frage gewesen, welcher Tract gehen soll. Der erste Tract, den man annahm, war sehr schwierig, man hat einen besseren ermittelt, und nunmehr ist darnach doch die Bahn, die Chemnitz-Riesaer, nicht bloß ausführbar, sondern so ausführbar, daß zu erwarten ist, daß die Kosten sich decken werden durch den Verkehr. Es ist der Verkehr sehr stark in der Gegend, sowohl der Personen- als der Güterverkehr. Ich habe aber noch ein Bedenken. Ich glaube, wir sind einem Theile des Landes schuldig, auch etwas für ihn zu thun, weil früher nichts dafür geschehen ist, wo man hätte etwas thun können. Es unterliegt keinem Zweifel, wenn die dresden-leipziger Bahn diesseits der Elbe geführt worden wäre, und wäre mehr in das Land hereingegangen, so wären mehrere Gegenden des Landes, Bommakisch und Döbeln, näher berührt worden. Nun ist es ein glücklicher Zufall, daß man durch die Direction, die man der Bahn von Chemnitz nach Riesa giebt, diese Gegenden mit hereinziehen und so die fruchtbarste Gegend des Landes mit der gewerbtreibenden verbinden kann. Ich glaube, eine größere und schönere Aufgabe kann sich eine Eisenbahn nicht stellen. Ich bin ganz damit einverstanden, daß dieser Tract der zweckmäßigste sei. Nun der Abgeordnete Sachse hat den über Freiberg angeführt. Hierbei muß ich erwähnen, daß, als vor mehreren Jahren die Idee war, von Dresden nach Tharand eine Eisenbahn zu bauen, ich mich näher darüber erkundigt, selbst Interesse daran genommen habe, und so habe ich freilich die Ueberzeugung gewonnen, daß es große Schwierigkeiten bieten werde. Man kann dieß schon sehen in dem plauenschen Grunde. Ich weiß nicht, wie man da mit keiner Eisenbahn durchkommt. Man müßte entweder die Weiseritz herüberdrängen oder ganze Felsen sprengen. Das wird schwierig sein. Gehen Sie weiter hinaus, so wird die Höhe sich schwer umgehen lassen, und es muß sich, was auch der Herr Referent schon erwähnt hat, eine enorme Steigerung herausstellen, und was wird erlangt? Von Freiberg bis Tharand, da existirt bekanntlich gar kein Städtchen, keine Stadt, es sind einige Dörfchen dort und der grillenburger Wald hat keine große Bevölkerung, wenn man das wilde Ungeziefer abrechnen will, was dort sich finden mag. Also das wird nicht große Ausbeute geben. Freilich es kann

für Einzelne wünschenswerth sein, aber im Nationalinteresse liegt es in der That nicht, daß man diesen mühseligen Tract baut. Bin ich nun noch vergewissert, daß jetzt und in langer Zeit eine Eisenbahn von Freiberg nach Dresden nicht wünschenswerth ist, so kann ich mir auch davon nichts versprechen, daß man noch weitere Erörterungen anstellen und die Entschließungen wegen Chemnitz bis dahin ausgesetzt sein soll lassen. Auf der andern Seite müssen wir auch gerecht sein. Ich will nur sagen, eine Unbilligkeit, aber so muß ich es bezeichnen, unbillig würde es sein, wenn man so viele Jahre die Chemnitzer hätte schmachten lassen nach der Eisenbahn, und zuletzt, was gäbe man ihnen? Man gäbe ihnen die Möglichkeit, daß nach 3 Jahren vielleicht doch man sich entschließen könnte, ihre Bahn zu bauen. Nun, ich glaube doch, so viel Rücksicht verdient das rastlose Bemühen von Chemnitz und der Umgegend, daß man ihm endlich Gewißheit geben muß. Diese Gewißheit wird ihm geboten, wenn gesagt wird, es soll der Tract von Chemnitz nach Riesa gebaut werden. Es kann hier nicht von Einfluß sein das Bedenken, ob, wenn an Riesa angeschlossen wird, es ein Nachtheil oder Vortheil für Leipzig oder Dresden ist. Das alles ist nicht die Frage; jetzt steht die Frage einfach so: will man Chemnitz verbinden mit der leipzig-dresdner Eisenbahn und mit dem Elbströme durch eine Eisenbahn, und will man die Verbindung so, daß diese Eisenbahn die fruchtbarsten Gegenden durchschneidet? Und da kann ich nur Ja aussprechen. In anderer Beziehung kann ich mich mit der Deputation nicht vereinigen, das ist diese: es soll das Expropriationsgesetz für den Tract von Chemnitz nach Zwickau zurückgenommen werden. Ich würde für besser und für unschädlich halten, wenn es fortbestünde. Warum soll es zurückgenommen werden? Ich weiß es nicht. In der Zurücknahme könnte bloß die Erklärung liegen, daß, wenn man da bauen wollte, diesem Bau diejenige Begünstigung, die der Staat anderen Eisenbahnen zuwenden will, nicht zu Theil werden soll. Gut, so mag man das erklären, aber damit, das Expropriationsgesetz zurückzunehmen, würde ich mich nicht gut vereinigen können, und ich glaube doch, daß man Seiten des Chemnitzer Vereins einen Werth darauf legen muß. Es ist doch die Frage, ob nicht ohne Beihülfe des Staates die Bahn gebaut werden könnte, und das wird zur Unmöglichkeit, wenn das Expropriationsgesetz zurückgezogen wird. Darin würde ich also die Ansicht der Deputation nicht theilen können, in allen anderen Puncten bin ich mit der Deputation einverstanden.

Abg. Tzschucke: Die Hauptfrage, ob es zweckmäßig sei, in unserem Vaterlande Binnenbahnen zu bauen, hat die geehrte Deputation nicht berührt und sie als entschieden angenommen. Ich kann auch darüber weggehen — um Zeit zu ersparen — weil ich mit der geehrten Deputation einverstanden bin. Es handelt sich hier nur um die Frage, in welchem Tracte die Stadt Chemnitz mit der leipzig-dresdner und der bairischen Eisenbahn in Verbindung gesetzt werde.