

Lagen die von dem freiberger Comité anher gelangten Vorschläge nicht vor, so würde es keinem Zweifel unterliegen, daß wir uns ohne Weiteres für den Tract von Chemnitz nach Riesa entschließen. Die Sache liegt jedoch anders. Es ist von den Bittstellern nicht gebeten worden, daß man ohne Weiteres die Bahn von Chemnitz nach Dresden baue, sondern es ist — und der Herr Separatvotant hat das in seinem Antrage (S. Nr. 1. des Anhangs, S. 39) herausgehoben — nur darauf angetragen worden, zu untersuchen, ob diese Bahn nicht über Freiberg nach Dresden geführt werden könne, und die Gründe, die dafür sprechen, scheinen doch nicht so unerheblich, daß nicht diese Untersuchung angestellt werden sollte. Es ist zwar gesagt worden, daß, wenn die Bahn nach Dresden hin gebaut würde, dann Leipzig übergangen werde, und man doch dieses als Centralpunct des sächsischen Handels nicht umgehen dürfe. Ich glaube aber, daß Leipzig durch diese Eisenbahn, mag sie von Chemnitz nach Riesa oder von Chemnitz nach Dresden gebaut werden, weiter nicht berührt werden kann, wenigstens nicht so weit, daß es dadurch aufhöre, Centralpunct zu bleiben, wohl aber insofern, daß die Reisenden künftig nicht sämtlich über Leipzig gehen. Aber einen Anspruch darauf hat Leipzig bisher nicht gemacht, und wird ihn auch ferner nicht machen. Es ist gesagt worden, die Verbindung nach Riesa erleichtere auch die Verbindung von Chemnitz mit der Wasserstraße. Es wird darauf ankommen, ob der Handel nach Norden oder nach Süden größer ist, oder ob die Schifffahrt bergan oder thalwärts geht, es bleibt sich dann gleich, ob die Wasserstraße bei Dresden oder bei Riesa mit der Bahn sich verbindet. So viel kann ich versichern, daß in Beziehung auf die Frachtlöhne kein Unterschied ist. Es wird mit denselben Kosten die Fracht nach Dresden wie nach Riesa geschafft, und auch in Beziehung auf die Zeit wird es keinen großen Unterschied machen, da die Colonialwaaren, die bergan geführt werden, immer noch zeitig genug kommen. Es ist ferner noch zur Unterstützung der behaupteten besseren Verbindung mit Riesa dargestellt worden, daß künftig die Bahn nach Lüttenberg noch gebaut werden soll. Meine Herren, wir haben schon wegen dieser Hoffnung die leipzig-dresdner Bahn nach einer Gegend gelegt, die nicht die schönste und beste von Sachsen ist; wir haben deshalb eine Gegend umgangen, welche die fruchtbarste unseres Landes ist, und ich glaube nicht, daß wir noch einmal auf diese Hoffnung bauen dürfen, um ohne Weiteres diese Bahn nach Riesa zu bauen. Man sagt, daß, weil man eben jene Bahn früher in einer unfruchtbaren Gegend gebaut habe, jetzt der Gegend Ersatz gegeben werden müßte, die früher vernachlässigt worden sei. Ich glaube, nach den Erkundigungen, die ich in dieser Beziehung eingelesen habe, daß diese Gegend durch Eisenbahnen einen Ersatz nicht verlange. Diese Gegend hat einen Ersatz in sich zu finden gesucht und ihn gefunden durch erhöhte Gewerbsthätigkeit, durch Fleiß. Ueberhaupt ist eine Eisenbahn für eine ackerbautreibende Gegend nicht so nothwendig, als für eine gewerbtreibende, für

die Industrie. Es ist gegen den Tract von Chemnitz nach Dresden, daß er mit außerordentlichen Kosten und Schwierigkeiten verbunden sei, eingehalten worden. Darüber kann ich kein Urtheil abgeben, weil noch nicht ein Gutachten von solchen Sachverständigen, die von Seiten des Staats dazu beordert worden sind, vorliegt. Was aber die Kosten anlangt, so muß man auf die früheren Erfahrungen hinweisen, und ich bin überzeugt, daß die 3,500,000 Thaler, welche man für den Tract von Chemnitz nach Riesa verlangt, nicht hinreichen werden. Man lasse sich daher durch den Kostenanschlag nicht abhalten, den Tract nach Dresden zu bewilligen, weil er vielleicht theurer kommen könnte. Als der Vorschlag für die leipzig-dresdner Eisenbahn erfolgte, veranschlagte man die Kosten auf den jetzigen Tract zu 2,000,000 Thaler, dagegen wurde der Tract über Lommatsch und Grimma zu 3,000,000 Thaler veranschlagt. Da sagte man, unter diesen Umständen kann nicht über Grimma gebaut werden, es kostet viel zu viel Geld. Aber die Bahn über Riesa hat 6 bis 7 Millionen gekostet, und ich glaube, daß dieser Fall wieder eintreten kann. Was die Schwierigkeiten anlangt, so sind bei dem Bau von Eisenbahnen schon größere Schwierigkeiten überwunden worden. Ich erinnere nur an die Bahn, die von Eöln an die belgische Grenze geht, und die außerordentliche Ueberbrückungen nothwendig gemacht hat. Eine Ueberbrückung der Mulde ist ebenfalls bei der Bahn von Chemnitz nach Riesa nothwendig, und ich weiß nicht, ob sie nicht eben so viel Geld kostet. Geht man von der Ansicht aus, daß noch nicht mit Gewißheit entschieden ist, welche von beiden Bahnen die bessere sein wird, so muß ich die Kammer darauf aufmerksam machen, daß sie vor der Hand nicht den Vorschlag des Separatvoti von der Hand weise, sondern ihn einer genauen Prüfung unterwerfen lasse. Uebrigens ist noch ein Moment zu erwägen, es ist das Interesse der Steuerpflichtigen. Wir werden auf einmal die sämtlichen Bahnen nicht bauen können. Wollen wir auf einmal alle diese Bahnen, welche gebaut werden sollen, bauen und alle die dazu erforderlichen Gelder aus den Kassenüberschüssen nehmen, alles das Geld, was für die Eisenbahnen nothwendig ist, auf die Steuerpflichtigen wälzen, so muß ich wenigstens bitten, daß diese Bauten nicht alle in der nächsten Zeit, sondern in längerer Zeit ausgeführt werden. Es kann unsere Generation dieß nicht ertragen. Da wird wohl noch Zeit zu der beantragten Untersuchung übrig bleiben. Also auch im Interesse der Steuerpflichtigen scheint es mir nothwendig, daß diese Angelegenheit noch einmal untersucht werde.

Abg. Todt: Liegt jetzt die Frage zur Entscheidung vor, welche Binnenbahnen nothwendig und in specie, nach Anleitung des Deputationsgutachtens, auf welche Weise das Erzgebirge mit einer Eisenbahn zu versehen sei, so würde ich, falls nur irgend eine Möglichkeit der Realisirung eines solchen Wunsches vorläge, mich dafür aussprechen, daß die Bahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa gebaut