

Schwierigkeiten stoßen werden, die denen ähnlich sein dürften, welche die Linie zwischen Freiberg und Chemnitz treffen. Es werden Techniker dort Erfahrungen machen, die bei der Untersuchung dieser Linie sehr zu Statten kommen, und ganz andere Resultate geben werden, als die Untersuchung, die bereits vor längeren Jahren geschehen ist. Andern Theils, meine Herren, würde es in gewisser Beziehung voreilig sein, wenn wir uns ohne Weiteres gegen diese Linie aussprechen wollen. Sind wir von der Wichtigkeit dieser Linie überzeugt — und ich bin es — so ist nicht zu beurtheilen, welche Fortschritte die Techniker machen werden, ob nicht vielleicht jetzt schon, indem wir verhandeln, die Erfindung gemacht worden ist, daß man über Berge eben so leicht Eisenbahnen führt, als auf Ebenen; wäre es möglich, daß dergleichen Fortschritte in dieser Finanzperiode gemacht würden, so sehe ich nicht ein, warum wir uns definitiv gegen die Linie aussprechen wollen: es solle eine Untersuchung dieser Linie nicht stattfinden. Zulezt endlich halte ich es für wünschenswerth, für eine Verpflichtung gegen Chemnitz und gegen die nächste Ständeversammlung, diese Linie zu untersuchen. Der hauptsächlichste Grund, welchen Chemnitz hervorhebt, um nach Riesa zu bauen, besteht darin, daß es Kohlen wohlfeil wünscht und der Wasserstraße nahe kommen will. Was die Kohlen betrifft, so will ich dahin gestellt sein lassen, ob sie diese nicht eben so wohlfeil zur Zeit von Zwickau her bekommen, als über Riesa; auf jeden Fall aber bringt die Linie direct nach Dresden Chemnitz den Kohlen näher.

Was die Wasserstraße betrifft, so wird ebenfalls nach dem, was der Abg. Tzschucke gesagt hat, zwischen Riesa und Dresden kein Unterschied im Transport sein, denn von Dresden findet sich immer Rück- und Hinfracht, was von Riesa nicht der Fall sein wird. Also auch nicht den mindesten Nachtheil hat es, sondern nur Vortheile.

Wenn ich ferner sagte, es wäre gewissermaßen eine der nächsten Ständeversammlung schuldige Verpflichtung und vortheilhaft für Chemnitz, so liegt dieß darin. Nehmen wir an, daß wir den Beschluß fassen, die Linie Chemnitz-Freiberg solle nicht untersucht werden, so wird von Seiten der Regierung die Untersuchung unterbleiben; jedoch Privatpersonen, Techniker, die sich dafür interessiren, werden die Untersuchung dieser Linie vornehmen, und werden die Schwierigkeiten, die sich dabei herausstellen, auf eine Art und Weise scheinbar zu beseitigen wissen, sie werden der nächsten Ständeversammlung einen Plan, eine Ausarbeitung vorlegen, wo die Ausführbarkeit der Bahn nachgewiesen ist. Was tritt nun ein? Die hohe Staatsregierung und Niemand in unserer Kammer wird dem entgegentreten und sagen können: dieser Plan ist unrichtig. Die Regierung kann es nicht sagen, denn sie hat es eben nicht untersuchen lassen. Liegt nun dieser plausible Plan vor, wodurch dargethan wird, daß auf gute Weise vortheilhaft gebaut werden kann, so wird die nächste Ständeversammlung nochmals den Riesa-Chemnitzer Bau verschieben, um jenes untersuchen und vergleichen zu

lassen — und dieses wünsche ich nicht —; ganz anders stellt es sich aber heraus, wenn die hohe Staatsregierung über die Kosten dieser Ausführung eigene Erfahrung sammelt, authentische Erörterung anstellt, darstellt, daß jener Plan nicht zweckmäßig ist und Chemnitz-Riesa gebaut werden muß. Dieß ist ein Hauptgrund, der mich dafür bestimmt hat. Denn ich kann dem Abg. Todt nicht beistimmen, wenn er sagt, durch die bloße Untersuchung der Linie Dresden-Freiberg-Chemnitz trete man der Chemnitz-Riesaer Bahn entgegen; bloß dann, wenn sich herausstellt, daß der Bau leicht und möglich ist, — was ich nicht glaube — dann ziehe ich die Linie vor. Endlich ist von andern Seiten gesagt worden, man werde unnützer Weise die Untersuchungskosten aufwenden. Nun, meine Herren, da muß ich gestehen, daß wir für derartige Untersuchungen in anderen Landestheilen bereits Kosten aufgewendet haben; und ich muß dem Herrn Separatvotant beistimmen, daß eines Theils die Parität, andern Theils die Wichtigkeit dieser Linie erfordert, diese kleinen Kosten nicht zu scheuen. Ich bin der festen Ueberzeugung, daß das nächste Mal die Untersuchung ausgesprochen wird, indem wir werden nachgewiesen bekommen, daß der Bau ausführbar oder möglich ist.

Dieß sind die Gründe, welche mich bestimmen, für die Linie Chemnitz-Riesa zu stimmen; aber da für diese Bahn jetzt nichts verlangt wird, meine Stimme daher hier kein Gewicht hat, sondern die nächste Ständeversammlung darüber entscheiden wird, so habe ich gleichzeitig gewünscht, daß eine Untersuchung jener Linie dadurch nicht ausgeschlossen werde.

Vicepräsident Eisenstuck: Nur zur Widerlegung ein Paar Worte. Der Abg., der eben sprach, steht in der Meinung, als ob man früher nicht darauf gefallen wäre, den Tract zu untersuchen. Ich kann versichern, daß der Tract untersucht worden ist, und es hat sich ergeben, daß die Weiseritz hätte sieben Mal müssen überbrückt werden. Ich weiß genau, daß die Untersuchung von dem verstorbenen Inspector Bohrmann vorgenommen worden ist. Nun frage ich, ob man darauf hin noch große Prüfungen für erforderlich hält.

Abg. von Gablenz: Nur ein Wort zur Widerlegung. Es handelt sich nicht von einem Tracte zwischen Dresden und Tharand, sondern von der Linie zwischen Dresden und Chemnitz. Es ist Seiten der Regierung die Erklärung abgegeben worden, daß von ihr durch Techniker diese Linie gar nicht untersucht und deren Unausführbarkeit dargethan worden ist. Deshalb kann in Betreff Tharands auch nur von einer Privatuntersuchung die Rede sein. Ich würde mich nicht für eine Bewilligung bestimmen lassen, bevor es untersucht ist, aber so lange es sich bloß um eine Untersuchung handelt, werde ich bewilligen. Was sind denn das für Schwierigkeiten, über einen Bach, wie die Weiseritz, sieben Mal zu gehen, — da hat man anderwärts mit anderen Schwierigkeiten zu kämpfen; übrigens braucht es ja gar nicht über Tharand zu gehen.