

gegeben werden; obgleich der Herr Vorstand der Deputation diese Ansicht, nach dem, was ich von ihm gehört habe, nicht zu theilen scheint. Der Herr Referent ist selbst auf die technischen Gutachten zurückgekommen, die vorgelegen haben sollen. Mein unbeschadet aller Achtung vor den Männern, welche sie gefertigt haben, erlaube ich mir nur die Bemerkung: es sind nicht Ingenieure, die bereits Erfahrungen im Anlegen von Eisenbahnen erlangt haben; und mir ist es vorgekommen, daß man bei Voranschlägen von Eisenbahnen mehrere Gutachten eingefordert hat, sowohl von Ingenieuren als Anderen, die zwar auch die Sache zum Theil verstanden, aber doch nicht gründliche Erfahrungen gemacht hatten. Diese Gutachten waren sehr widersprechend, und so dürfte es hier auch sein. Es ist mir auch noch sehr wohl erinnerlich, daß zur Zeit, als die leipzig-dresdner Eisenbahn angelegt werden sollte, der Ingenieur, welcher zur Abgabe seines Gutachtens aufgefordert war, und am Tage auf dem rechten Elbufer von Leipzig nach Dresden, bei einbrechender Nacht aber auf der andern Seite von Dresden nach Leipzig zurückfuhr, sich dahin ausgesprochen hatte: es sei ganz unmöglich, auf dem linken Elbufer eine Bahn anzulegen. Es ist jedoch schon mehrfach in Zweifel gezogen worden, daß die Schwierigkeiten so groß gewesen sein würden, als man damals glaubte. So dürfte es auch hier der Fall sein. Wenn Bezug genommen worden ist darauf, daß man schon in früherer Zeit den Tract zwischen hier und Tharand untersucht und große Schwierigkeiten gefunden habe, so scheint mir das auch nicht viel zu beweisen. Es ist zu einer Zeit geschehen, wo man noch nicht so viel Erfahrungen über die Anlegung von Eisenbahnen gemacht hatte, als jetzt, und die Untersuchung geschah aus anderem Grunde. Man hatte nur die Absicht, eine Bahn von hier nach Tharand anzulegen. Der geehrte Abg. von Gablenz hat schon angedeutet, daß sich jetzt ein ganz anderes Resultat ergeben könnte, wenn man diese beabsichtigte Bahn bis nach Chemnitz herauf legte, wo es sich fragen würde, ob sie nicht einen andern Weg nehmen könnte als über Tharand, oder ob nicht ganz andere Mittel zu Gebote ständen. Wenn man von einer Seite annimmt, es könnte wohl bei einer Bahn, zu der man ohnehin keine große Neigung hat, der Kostenbetrag enorm sein, dagegen auf der andern Seite sich mit einer Rentabilität für eine zweite schmeichelt, die vielleicht nicht in der Wirklichkeit sich ergeben möchte, so glaube ich, daß auch hierauf Bedacht zu nehmen ist, und es scheint mir auch aus dem Deputationsgutachten ein Fingerzeig sich zu ergeben. Wenn ich nämlich den Punct betrachte, wo gesagt worden ist: „daß auf der Bahn von Chemnitz-Riesa das Erzgebirge einen großen Theil seines ansehnlichen Steinkohlenbedarfs aus den potschappeler Werken (soll wohl heißen: aus den Werken des plauenschen Grundes, da Potschappel bekanntlich nur den siebenten Theil der hiesigen Steinkohlenproduction liefert) beziehen werde, die nach eingezogenen Erkundigungen, je nach dem Wasserstande der Elbe, den dresdner Scheffel für 1½ bis 2 Mgr. von den

Gruben bis an den riesaer Bahnhof liefern,“ so liegt darin ein sehr starker Irrthum, denn bei jener Bahn würden die Kosten das Dreifache dieser Berechnung betragen. Ich mache nur darauf aufmerksam, wie ganz und gar übersehen worden ist, daß doch die Fracht von den Gruben bis an die Elbe hinzugerechnet werden muß.

Stellv. Abg. Gehe: Ich bin über die in der vorliegenden Frage zu treffende Wahl vollkommen neutral in den Saal getreten. Ich habe gehofft, durch die Discussion bestimmt zu werden, weil ich eben in der Vorlage nicht hinreichende positive Gründe für die eine oder die andere Entscheidung finden kann. Ich muß aber bekennen, daß ich durch die Discussion nicht hinreichende Aufklärung erhalten habe, vielmehr stimme ich mit dem Bedenken des Abg. von Gablenz überein. Ich muß es für einen wesentlichen Mangel ansehen, daß, vor Entscheidung dieser so wichtigen Frage, gar keine officiële Untersuchung des Tractes Chemnitz-Dresden stattgefunden hat, weil doch immer eine denkbare Aussicht ist, daß die Untersuchung dahin führen könnte, die Ausführbarkeit nachzuweisen, oder daß doch das Gegentheil festgestellt worden wäre. Die Wahrscheinlichkeit mehrt sich, daß die Anträge des Separatvotanten von der Kammer angenommen werden, nämlich vor einem definitiven Beschluß die Linie Chemnitz-Dresden noch officiël zu untersuchen. Deshalb muß ich mich über den Antrag (s. Nr. 1. d. Anhangs, S. 39) des Separatvotum dahin erklären, daß ich nicht glaube, daß es gut sein werde, den Antrag an die hohe Staatsregierung so speciël zu stellen, nämlich: die Ausführbarkeit der Linie von Chemnitz über Dederan und Freiberg nach Dresden zu untersuchen, sondern ich glaube, es wird in dieser Hinsicht besser heißen können: „die Ausführbarkeit der Linie in der Richtung von Chemnitz nach Dresden“, ohne die weitere speciële Vorschrift von Freiberg nach Dederan. Die Richtung von Chemnitz nach Dresden könnte auch ausführbar sein, ohne über Freiberg und Tharand zu gehen, wo die größten Hindernisse sind. Die Bahn könnte vielleicht von Chemnitz über Frankenberg und Wilsdruff hierher ausführbar sein. Diese Untersuchung scheint noch gar nicht vorgenommen zu sein, aber sie ist gleichfalls von Einfluß auf die Entscheidung. Die Nothwendigkeit, dem erzgebirgischen Kreise diejenige Eisenbahn zu gewähren, welche die Wohlthaten einer Binnenbahn am genügendsten darbiete, ist unverkennbar. Diese Vortheile werden von der Chemnitz-riesaer Bahn nur zum Theil dargeboten, indessen kann von dieser für den oberen Theil des Erzgebirges doch nur eine indirecte Rückwirkung der Binnenbahn-Vortheile erwartet werden, obwohl Chemnitz und der untere Theil des Erzgebirges großen Gewinn von dieser Bahn haben müßte, da allerdings Chemnitz einen hohen Grad von Selbstständigkeit in seinem Handel, eine unabhängigere Stelle im Welthandel dadurch erlangen muß, es wird für seine Einfuhr und Ausfuhr erst dadurch recht unabhängig von Leipzig und Dresden. Es wird die Bahn Chemnitz-Riesa daher weniger eine Binnenbahn sein, als vielmehr eine Bahn, welche mit dem Auslande in Verbindung setzt. Die Vortheile im Chemnitzer Interesse verkenne ich keineswegs und achte sie sehr hoch; ich bin damit einver-