

Abg. D. von Mayer: Ich erkläre mich auch gegen den Schluß der Debatte. Ich habe noch nie einen Antrag auf Schluß der Debatte gestellt, und halte den Schluß auch jetzt noch nicht für gut.

Präsident Dr. Haase: Ich gehe zu der Frage über:

Ist die Kammer damit einverstanden, daß die Debatte über den vorliegenden Gegenstand geschlossen werde? —

Der Antrag wird durch überwiegende Mehrheit abgeworfen.

Abg. Sachse: Wenn der Herr Referent, für dessen auch in der sonstigen Behandlung des Gegenstandes bewährte Intelligenz ich übrigens alle Achtung habe, sich so entschieden gegen die Sachverständigen aus Freiberg ausdrückt, als ob sie sich gewissermaßen lächerlich gemacht, indem sie für eine Bahn sich verwendet hätten, von der von ihnen selbst constatirt wäre, daß sie nicht ausführbar sei, so übernimmt er sich in der That. Diese Männer haben im Gegentheil in ihren Eingaben nachzuweisen gesucht, daß diese Bahn allerdings ausführbar ist. Es sind Männer, Professoren von schriftstellerischem Rufe dabei, der eine Physiker, der andere Mathematiker. Der dritte ist tüchtiger Techniker und Officiant bei der Maschinenbauanstalt zu Halsbrücke. Diese 3 Männer würden sich nicht durch ein Gutachten, womit sie zu begründen suchen, daß es sich gar sehr der Mühe verlohne, eine solche Bahnrichtung zu nehmen, welches gleichwohl das Gegentheil herausstellte, offenbar compromittiren. Also aus dem Gutachten kann sich nur Ausführbarkeit ergeben. Wenn von der Jüterbogk-riesaer gesprochen worden ist, und es besonders als Moment herausgehoben wurde, weshalb man von Chemnitz aus nach Riesa die Bahn anzulegen hätte, so kann ich in der That nicht absehen, wohin das für die Staatskasse führen soll, denn es wird offenbar die sächsisch-baierische Bahn umgangen, es wird eine Parallellinie gebildet und zugleich das Interesse von Leipzig und Dresden verkürzt. Man kann daher im Interesse des Landes nur wünschen, daß die Linie nach Jüterbogk nicht zu Stande kommt; sie wird aber zu Stande kommen, wenn eine Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa gebaut ist. Ich habe in meinem Separatvotum allerdings gesagt, es werde wenig Rücksicht auf den Bergbau zu nehmen sein; ich bin darin insofern zu weit gegangen, da selbst für den Staatsfiscus ein Vortheil daraus hervorgehen wird; denn es sind nicht weniger als 140 Tausend Scheffel Roaks, Sechs Tausend Scheffel Kochsalz und Dreißig Tausend Scheffel Kohlen, die jährlich auf die dortigen Hüttenwerke zur Betreibung des Schmelz- und Amalgamirprozesses geführt werden, die also dann wohlfeiler geliefert werden könnten, was aber zugleich die Rentabilität dieser Strecke von Freiberg abwärts um so mehr verbürgen würde. Es ist von dem Abg. Tzschucke, welcher sich für mein Separatvotum erklärt hat, geäußert worden, daß eine Bahn von Köln aus gebaut worden ist, die noch weit mehr Terrainschwierigkeiten gehabt habe. Ich mache in dieser Beziehung nur auf die Bahn von Wien nach Triest aufmerksam. Von Wien nach Grätz ist sie schon so weit zu Stande, daß sie in wenig Monaten eröffnet

werden kann. Was sind da auf dem übrigen Wege bis Triest, wo die Alpen zu übersteigen sind, nicht für Schwierigkeiten zu überwinden, und sieht man auf die Karte, so findet man, daß die meisten Flüsse diese Linie in der Quere durchlaufen. Dennoch hat die österreichische Regierung diesen Bau unternommen. Um wie viel mehr ist es zu hoffen, daß die Schwierigkeiten auf der Linie bis Freiberg überwunden werden können, um so gewisser, weil allerdings noch einige Jahre, in denen Wissenschaft und Erfahrung sicher große Fortschritte in der Eisenbahnkunde macht, hingehen müssen, ehe dieser Tract wird in Angriff genommen werden können? Sollen die Kassenüberschüsse in Anspruch genommen werden für den Bau der Eisenbahnen, so ist das ein Grund mehr, diesen Landestheil, welcher durch die Chemnitz-riesaer Linie umgangen wird, wenigstens insoweit zu berücksichtigen, daß man zu seiner Beruhigung vorerst constatirt, es sei entweder unbedingt oder wegen der Rentabilität nicht möglich, ihn mit einer directen Berücksichtigung zu würdigen. Die Staatsregierung hat auch die Elemente in der Hand, und die Kosten können dabei im Vergleich zu dem Nutzen nicht in Betracht kommen, als daß ich nicht hoffen dürfte, die geehrte Kammer werde diesen meinen Antrag beifällig empfangen. Die gewerbreichen Gegenden sind diejenigen, für welche die Eisenbahnen hauptsächlich angelegt werden, sie gewinnen aber dabei, wenn sie den Umweg über Riesa ersparen. Und ist denn das gar nicht berücksichtigt, daß die Staatskasse denn doch dabei gewinnen wird, wenn die leipzig-dresdner Eisenbahn nicht einen zu großen Zuschlag von Personen- und Güterverkehr erhält? Es ist das einmal ein fremdes Element, und wir verhehlen uns doch Alle nicht, daß wir mit Bedauern sehen, wie wenig Einfluß wir auf diese Eisenbahn haben. Wir gönnen ihr gewiß Alle ihren steigenden lebendigen Verkehr, wollen ihn aber durch die Linie Chemnitz, die ihr gleichwohl jetzt noch in Aussicht bleibt, nicht verdoppelt wissen, was wir aber eben vermeiden können, wenn wir dieser Chemnitz-riesaer Bahn die Richtung über Dresden geben.

Es wurde angeführt: es habe sich kein Organ für die dortige Gegend ausgesprochen. Es haben sich allerdings Organe ausgesprochen, es sind zwei Petitionen von Freiberg eingegangen. Andere Städte sind nicht beigetreten, das liegt aber darin, weil die Idee in einer irrigen Karte vorliegt, daß die Eisenbahn von Chemnitz nach Dresden unausführbar sei. Dieser Irrthum ist allgemein verbreitet und ist benützt worden. Und wenn man von der andern Seite gegen mich äußerte: ich gäbe überhaupt nichts auf Petitionen, so muß ich dieß als eine Unwahrheit bezeichnen und bemerken: ich gebe allerdings auf Petitionen, aber ich gebe nur auf solche Petitionen Etwas, denen man nicht entgegen setzen kann, daß die Petenten nicht wissen, um was sie bitten. Diese Petitionen aber, wenn sie von andern Städten unterschrieben worden sind, beruhen auf einem Irrthum; eine Behauptung, deren Richtigkeit ich allerdings wohl würde beweisen können.

Präsident D. Haase: Der Abgeordnete Gehe hat ein Amendement gestellt zu dem Separatantrage des Abgeordneten