

Sachße. Ich werde erstereß jetzt nur zur Unterstützung bringen, bemerke aber, daß die Hälfte der Mitglieder zur Unterstützung nöthig ist, da dasselbe erst zu Ende der Debatte gestellt worden ist. Der Abg. Gehe beantragt: daß in diesem Separatantrage gesagt werde: „in der Richtung von Zwickau nach Chemnitz und Dresden“ statt: „in der Richtung über Deberan und Freiberg nach Dresden“; ferner schlägt derselbe Abgeordnete vor: am Schluß des Separatantrages nach „fertigen“ zu setzen: „mit einer vergleichenden Uebersicht zu den Kosten und Ertragsanschlägen der chemnitz-riesaer Eisenbahn zu begleiten.“

Wird dieser Antrag unterstützt?

(Wird nicht hinreichend unterstützt.)

Präsident D. Haase: Der Abgeordnete Brockhaus ist nun an der Reihe der Sprecher.

Abg. Brockhaus: Ich habe nur Weniges zu äußern. Ich bin mit Aufmerksamkeit der heutigen Debatte gefolgt, es ist mir die vortrefflich ausgearbeitete Vorlage der hohen Staatsregierung gegenwärtig, und bei alle dem muß ich doch gestehen, daß ich nicht ganz klar geworden bin über den eigentlichen Stand der Sache. Namentlich hat mich das Separatvotum des Abgeordneten Sachße unsicher gemacht. Es kann bei dieser Frage von gar keinem Einfluß für mich sein, ob Leipzig von einer oder der andern Richtung einer erzgebirgischen Eisenbahn Vortheil zieht oder nicht, ob die Actien der leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie in Folge dessen fallen oder steigen werden; ich glaube, jeder Deputirte hat die Pflicht, nur das allgemeine Interesse des Landes im Auge zu behalten.

Wäre die Lage der Sache so, und erlaubten es die Kräfte des Staats, daß gegenwärtig an den Bau einer Binneneisenbahn gedacht werden könnte, so glaube ich allerdings, daß die Vortheile einer Bahn nach Riesa vielleicht überwiegend sein möchten. Da indessen das nicht möglich ist, und da, wie mir scheint, mit großer Weisheit von Seiten der hohen Staatsregierung in dieser Sache sehr vorsichtig verfahren wird, man mit Recht erst die Verbindung mit dem Ausland berücksichtigt, um die Ausgangspunkte festzustellen, und dann erst, wenn die Bahnen, die die Verbindung mit dem Auslande herstellen sollen, gesichert sind, eine innere Bahn anlegen will, auf jeden Fall also eine lange Zeit vergehen wird, ehe wirklich an den Bau einer innern Eisenbahn gedacht werden kann, so finde ich nichts Bedenkliches darin, wenn nochmals eine Untersuchung, wie sie der Abgeordnete Sachße vorschlägt, stattfindet. In 10 Jahren wird an den Bau, über den wir jetzt sprechen, näher gedacht werden können. Die Staatsregierung und die Stände werden dann darüber urtheilen müssen, ob sie die Mittel zum Bau gewähren wollen oder nicht. Was kann nun dabei verloren gehen, wenn wir unter diesen Umständen nicht jetzt schon uns ganz fest bestimmen, sondern nochmals eine Untersuchung stattfinden lassen?

Es wird das Gutachten der freiberger Techniker angeführt, und obgleich dieses im Ganzen günstig für die Bahn ist, so ist

Anhang 3.

doch die Frage, ob sich bei näherer Untersuchung nicht herausstellen wird, daß die vorgeschlagene Bahn völlig unmöglich ist, und dann das, was der Herr Referent behauptet, sich mit voller Evidenz herausstellt. Erfolgt das, so wird die ganze Bevölkerung jener Gegenden beruhigt sein, weil sich gegen die Natur und physische Hindernisse nicht ankämpfen läßt. Es scheint mir immer bedenklich, Etwas ins Weite hinaus festzusetzen und zu sagen: in zehn Jahren wollen wir das thun; das ist aber am meisten bedenklich in der gegenwärtigen Zeit, wo sich Alles so rasch umgestaltet und Manches sich als möglich zeigt, was man vor einigen Jahren noch für unmöglich hielt. Namentlich sind die Fortschritte des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren so bedeutend gewesen, daß Niemand mit Grund behaupten kann, es werde nicht diese oder jene Steigung durch Dampfkraft zu bewältigen sein. Wer früher Belgien bereist hat, der würde es für unmöglich gehalten haben, wenn man ihm gesagt hätte, in dem Thale zwischen Lüttich und Bevers solle eine Eisenbahn gebaut werden, und wenn man jetzt die enormen Arbeiten sieht, die dort stattfinden, und namentlich die große Anzahl von Tunneln, die, im Gegensatz der erwähnten sieben Uebergänge über die Weiseritz, dort zu bauen waren, der wird im Bau von Eisenbahnen für möglich halten, was er sich vorher nicht als möglich vorstellen konnte. Da jetzt die erzgebirgische Eisenbahn nicht gebaut werden soll, und nicht gebaut werden kann, scheint es mir passend zu sein, wenn noch eine genaue Untersuchung der zu wählenden Bahnlinie durch die hohe Staatsregierung stattfindet, die gründlicher sein kann, als diejenige, welche von Seiten der freiberger Techniker angestellt worden ist. Ich werde daher für das Separatvotum des Abgeordneten Sachße stimmen, obgleich ich dessen Ansichten im Einzelnen nicht ganz zu den meinigen machen kann.

Abg. Claus (aus Chemnitz): Meine Herren! Ich will der Ansicht nicht entgegen treten, daß man eine nochmalige Exploration des Tractes, ja beider angeedeuteten Tracte zwischen Chemnitz und Dresden — sei es über Freiberg, sei es über Wilsdruff — vornehmen lassen müsse; aber das muß ich erklären, daß ich es für höchst bedenklich erachten würde, wenn die jetzige Ständeversammlung nicht der Veranlassung der hohen Staatsregierung folgen und bestimmen würde, welche Bahnen überhaupt, d. h. jedenfalls in den Plan des sächsischen Eisenbahnnetzes aufgenommen werden sollen. Man hat schon früher die Feststellung eines geordneten Ganzen sehr vermist, man hat es sogar der hohen Staatsregierung zum Vorwurf gemacht, daß man nicht eher zu einem Resultate hierüber gelangt sei. Ich glaube, daß wir nun seit der ersten Eisenbahnanlage Zeit genug gehabt haben, um zu einem Resultate zu kommen, worin die Staatsregierung und die Deputation auch übereinstimmen mit meinen Erwartungen. Der verehrte Abgeordnete, der zunächst heute die Veranlassung gab, daß man in dießfalliger Verzögerung etwas Wünschenswerthes finden will, hat gestern, da er weit rascher auf die Ausführung des adoptirten Eisenbahnsystems drang, als dieß der hohen Staatsregierung angemessen erscheint, von einem andern, sonst auch hierin rascheren