

jedenfalls würden wir hierdurch einer künftigen Ständeversammlung vorgreifen. Ich bin im Allgemeinen für Binnenbahnen, und bin auch der Meinung, daß Chemnitz, als die dritte Stadt unsers Vaterlandes, bei Anlegung derselben, zuerst berücksichtigt werden muß, eine nächste Ständeversammlung wird gewiß diese Ansicht theilen und für Chemnitz sorgen. Ein zweiter Grund aber ist der, daß, wenn die Bahn bloß bis Chemnitz geht, und nicht bis Zwickau geführt wird, sie nicht rentiren kann. Wäre die bayerische Bahn nicht da, ja, da würde jeder Chemnitzer die Bahn über Riesa nach Leipzig, und das bleibt immer der Hauptort, nach welchem der chemnitzer Personen- und Waarenverkehr sich wendet, da würde jeder Chemnitzer die Bahn über Riesa benutzen, so aber nicht. Es ist jetzt schon der Fall, daß die Chemnitzer über Penig nach Altenburg fahren, um sich dort der bayerischen Eisenbahn anzuschließen, und dieß wird, wenn auch die Bahn nach Riesa gebaut wird, auch ferner der Fall sein, denn die Fahrt über Penig und Altenburg nach Leipzig wird immer weit kürzer und billiger bleiben. Letzteres bin ich vollkommen überzeugt, denn jetzt schon fahren Eohnkutschler von Chemnitz nach Altenburg außerordentlich billig und schnell, so daß künftig auf der längern Bahnstrecke über Riesa selbst nichts an Zeit erspart werden wird. Allerdings aber, würde die Bahn von Riesa über Chemnitz bis Zwickau gebaut oder würde eine Eisenbahn durch das Erzgebirge über Zwickau nach Dresden geführt, dann würde sich eine ganz andere Basis für die Rentabilität derselben herausstellen. Hinsichtlich der beabsichtigten Aufstellung eines vollkommenen Eisenbahnsystems, wäre letzterer Tract wohl sehr wünschenswerth, und wenigstens scheint mir es sehr wichtig, daß die Ausführbarkeit desselben nochmals geprüft werde. Ich werde deshalb für das Separatvotum des geehrten Abgeordneten aus Freiberg stimmen, schon zur Beruhigung des ganzen erzgebirgischen Kreises, die dann gewiß statt finden wird, wenn es sich bei nochmaliger Untersuchung des Terrains herausstellen sollte, daß ein Bau durch diesen Landestheil wegen allzugroßer Terrainschwierigkeiten nicht möglich wäre.

Abg. Todt: Ich beabsichtige nicht, über den vorliegenden Gegenstand nochmals zu sprechen. Da aber auf das, was ich vorhin geäußert habe, Beziehung genommen worden ist, so erlaube ich mir in der Kürze noch einmal darauf zurückzukommen. Zuerst hat der Abg. von Gablenz meinen vorigen Aeußerungen entgegengesetzt, es schade Chemnitz gar nichts, wenn man auch das Separatvotum annehme; da nämlich für die Angriffsnahme jenes Baues in der dermaligen Finanzperiode etwas nicht geschehe, so bleibe der Stand der Sache immer derselbe, wenn auch der künftigen Ständeversammlung ein Resultat in Bezug auf Freiberg vorgelegt werde, wie von mir mit in Aussicht gestellt worden ist. Ich kann aber dem nur widersprechen. Allerdings schadet es Chemnitz und der Umgegend, wenn wir heute nicht bestimmt aussprechen, daß der Bau Chemnitz-Riesa feststehen soll. Zuvörderst nämlich wird das von der Staatsregierung aufgestellte und auch von der Deputation anerkannte ganze Ei-

senbahnsystem dadurch gestört. Es müssen doch Gründe da gewesen sein — die gründlich ausgearbeitete Vorlage der Staatsregierung weist sie genügend nach — weshalb man die sofortige Aufnahme dieser Bahn in das System als nothwendig anerkannt hat, und ich selbst glaube und habe es vorhin schon angedeutet, man müsse darüber endlich zur Gewißheit kommen, namentlich auch, weil die hier fragliche Bahn einen Theil des Landes tangirt, der wie wegen seiner Gewerthätigkeit, so wegen seines dermaligen Nothstandes alle Beachtung verdient. Wird aber auf das Separatvotum eingegangen, so würde damit ausgesprochen, daß noch keine Gewißheit über diesen Bau gegeben werden solle; denn Niemand kann dafür stehen, daß die Chemnitzer Eisenbahn dann zu Stande kommt. Die Möglichkeit einer Aenderung der Ansichten liegt nicht so fern. Es ist schon seit fünf bis sechs Jahren über diese Eisenbahn viel gesprochen, dafür gethan und gebeten worden, aber wir sind noch nicht einmal so weit, daß wir anerkennen wollen, es müsse dieselbe gebaut werden. Daher eben scheint es mir nothwendig, jetzt bestimmt auszusprechen, Chemnitz soll eine Bahn haben. Ich mache nächst dem noch auf einen anderen Einwand aufmerksam. Man sagt, daß man bei Annahme des Deputationsvorschlages gewissermaßen dem künftigen Budget vorgreife. Es soll aber ja in der jetzigen Finanzperiode gar nicht etwas bewilligt werden, und ich bin damit vollkommen einverstanden. Allein es ist von dem geehrten Abgeordneten aus Chemnitz ein Antrag angekündigt worden, in welchem er Vorschläge machen will, wie eine größere Sicherstellung für den in Frage stehenden Bau zu erlangen sei, ohne daß Staatsmittel für jetzt schon in Anspruch genommen zu werden brauchen. Ich selbst halte auch die Berücksichtigung jenes nur erst im Werden begriffenen Antrags für nothwendig. Wird aber das Separatvotum angenommen, so kann dann von der Berücksichtigung jenes Antrags keine Rede mehr sein. Es würde also damit jedenfalls ein Präjudiz ausgesprochen, was ich vermieden zu sehen wünschte. Wenn eine noch größere Berücksichtigung von Chemnitz, als sie die Deputation angebeihen lassen will, mit Annahme des Separatvotums ausgeschlossen sein würde, so liegt auf der Hand, daß diese Annahme schadet. Ja es ist sogar möglich, daß Chemnitz, wenn man dem Separatvotum beistimmt, die Ständeversammlung über diese Frage also jetzt nicht bestimmt entscheidet, wohl am Ende gar nichts erreicht. Es wird damit der künftigen Ständeversammlung nicht vorgegriffen. Es wird vielmehr gleichsam nur ein Gesetz über das Eisenbahnsystem ausgesprochen, andere Gesetze gelten aber auch für die Zukunft. Etwas Anderes wäre es, wenn für die künftige Finanzperiode Geldmittel bewilligt würden, aber die kommen nicht in Frage, sondern bleiben einer künftigen Bewilligung vorbehalten. Hat man zur Unterstützung des Separatvotums gesagt, es werde einem großen Theile der Bevölkerung zur „Beruhigung gereichen“, wenn man den Tract über Freiberg näher untersuchte, so weiß ich eigentlich gar nicht, wer „beruhigt“ wer-