

Abgeordneten über, welcher sich dahin ausgesprochen hat, daß der Bau einer Chemnitz-zwickauer Bahn ein völlig zweckloser sei, weil es eine Binnenbahn wäre, und weil man den Character einer Binnenbahn völlig verlassen würde, wenn man die Chemnitz-zwickauer Bahn in die sächsisch-baierische ausmünden lasse. Wir haben gesehen, meine Herren, daß sowohl die Vorlage der hohen Staatsregierung, als der Deputationsbericht der Natur der Sache nach unterscheiden zwischen Bahnen, welche eine Verbindung mit dem Auslande eröffnen sollen, und zwischen den sogenannten Binnenbahnen und, wenn auch nicht ausdrücklich ausgesprochen, so hat doch sowohl die hohe Staatsregierung als die geehrte Deputation denjenigen Bahnen, welche Verbindungswege mit dem Auslande eröffnen und sichern sollen, vor den Binnenbahnen den Vorzug gegeben, deswegen den Vorzug gegeben, weil diese Bahnen gesichert worden sind durch Staatsverträge, die, wie uns bekannt, zum Theil nicht ohne große Opfer haben zu Stande gebracht werden können. Was mich betrifft, so bin ich auch völlig damit einverstanden, daß die Bahnen, welche den Verkehr mit dem Auslande sichern und fördern, vor den Binnenbahnen den Vorzug verdienen, ich bin damit schon nach dem allgemeinen Grundsatz einverstanden, daß der größere Verkehr die größere Berücksichtigung verdiene, namentlich auch, weil am Ende zur Beförderung des Verkehrs in einzelnen kleinen Orten in unserm an sich schon nicht großen Vaterlande, es kaum der Mühe verlohnen würde, allzu große Anstrengungen zu machen. Allein gerade in dieser Beziehung scheint mir auf die Chemnitz-riesaer Bahn großes Gewicht gelegt werden zu müssen; denn diese Bahn, wenn man sie auch eine Binnenbahn nennt, macht doch insofern auf einen höheren Character Anspruch, als sie, indem sie bis nach Riesa gebracht und mit der Elbe in Verbindung gesetzt wird, ihren beschränkteren Character aufgibt und in die Reihe der größeren Verbindungswege eintritt. Nach der einen Seite hin also hätte die Chemnitz-riesaer Bahn ein größeres Feld, hätte sie einen allgemeineren Character. Nun sehe ich allerdings nicht ein, warum man nach der einen Seite hin, nämlich nach Zwickau zu, dieser Bahn ihren Lebensfa- den abschneiden, warum man sagen soll: bis hierher und nicht weiter! Sehe ich mich nach den Gründen um, welche die hohe Staatsregierung dafür aufgestellt hat, so finde ich deren drei. Zunächst wird gesagt, die Staatsmittel würden durch Fortführung dieser Bahn nach Zwickau zu sehr in Anspruch genommen. Nach den Erfahrungen, die ich von meinem Standpuncte aus zu machen Gelegenheit gehabt habe, so muß ich mich namentlich dahin aussprechen: ich gebe zu, daß die Staatsmittel bedeutend in Anspruch genommen werden, auch glaube ich, daß für jetzt kein Zeitpunkt zu bestimmen ist, zu welchem diese Bahn in Angriff genommen und zur Vollendung gebracht werden könne. Allein bei der Großartigkeit des uns vorliegenden Eisenbahnsystems im Allgemeinen scheint es mir doch, als wenn man hier, wo es sich darum handelt, ein ganzes System zu vervollständigen, diese Großartigkeit mit einer gewissen Engherzigkeit vertauschte, wenn man sich dadurch ver-

anlassen ließe, das ganze Bahnsystem zu unterbrechen. Es ist ferner gesagt worden: der Staat habe sich für die Bahn Chemnitz-Riesa nur insofern zu interessiren, als sie eine innere Verbindungsbahn für das Erzgebirge sein soll. Ich will nicht in Abrede stellen, daß die Regierung auf ihrem Standpuncte weit mehr in dem Falle ist, zu beurtheilen, wie überhaupt eine erzgebirgische Bahn zu betrachten ist. Ich sollte aber meinen, nach Lage der Sache wäre es nicht ganz der richtige Gesichtspunct, hier nur eine Binnenbahn bauen zu wollen. Die Verhältnisse sind von der Art, daß eben der Bau einer weiter ausgreifenden Eisenbahn sehr wohl und mit unverhältnißmäßig geringem Kostenaufwand gestattet ist. Wenn man auf der einen Seite hin, nach einer Richtung, wo bis jetzt Eisenbahnen noch gar nicht vorhanden waren, eine dergleichen baut, mit so einem Kostenaufwande, und dagegen auf der andern Seite, wo man in eine bereits bestehende Bahn einmünden kann, den Bau unterläßt, so scheint mir dieses der rechte Weg nicht zu sein. Es ist ferner erwähnt worden, durch Fortführung der riesa-chemnitzer Bahn bis Zwickau werde man die Interessen der sächsisch-baierischen Eisenbahnunternehmer empfindlich kränken. Ich will das keineswegs verkennen, um so mehr, als mir bekannt ist, inwieweit der Staat selbst dabei betheiligt ist. Allein es scheint mir doch auch anderwärts, als wenn der Nachtheil, welcher der sächsisch-baierischen Bahn durch die Chemnitz-zwickauer erwachsen dürfte, dadurch wieder ausgeglichen werden würde, daß die Chemnitz-riesaer Bahn zu einer zwickau-riesaer wird, und dadurch besser rentiren wird. Die Deputation hat auch ihrer Seits Gründe aufgestellt, um ihr Gutachten zu rechtfertigen, und zwar kommen sie auf folgende hinaus: 1) vergleicht sie die Vortheile und Nachtheile, welche sich aus dem Bau der Chemnitz-riesaer, und welche sich aus dem der Chemnitz-zwickauer ergeben dürften, und hat sich im allgemeinen Landesinteresse für erstere entscheiden zu müssen geglaubt. Es dürfte doch wohl dahin gestellt bleiben, auf welcher Seite die Vortheile überwiegender wären; allein ich will auch darüber gar nicht urtheilen, ich will nur soviel sagen, daß mir die Lage der Sache so zu sein scheint, daß man nicht unbedingt ein Veto hineinlegen und sagen sollte: es wird nur die eine Bahn gebaut und die andere nicht, und daß man nicht hätte so weit gehen sollen, zu sagen: das erlassene Expropriationsgesetz soll und muß auf dieser Strecke zurückgenommen werden; mit andern Worten: diese Strecke soll, mögen nun die Mittel herbeigeschafft werden, woher sie wollen, nicht gebaut werden. Die Deputation hat ferner gesagt: es würden durch diese Bahnstrecke insonderheit die Städte Leipzig und Dresden prägravirt werden. Meine Herren, ich verkenne nicht, inwieweit die Städte Dresden und Leipzig zu berücksichtigen sind und will dem Handelsverkehr Leipzigs volle Gerechtigkeit widerfahren lassen. Allein ich sollte meinen, dieser Grund wäre nicht wichtig genug, die Deputation zu ihrem Gutachten zu bestimmen. Auf der einen Seite wird Leipzig wieder durch die prag-wiener Eisenbahn, und durch die schlesische an Frequenz der Personen und Transit