Deputation für diese Zweigbahn eine Mitwirkung des Staates widerrathen und der Unterzeichnete diesem Gutachten beipflichtet, so kann diese hier außer Betracht bleiben.

Derselbe ist nur in Ansehung einer Zweigbahn von Chemnitz nach Riesa anderer Ansicht, als die berichterstattenden Deputationen, und erlaubt sich daher, nur in dieser Beziehung die seinige mit folgenden Gründen zu entwickeln.

So nothwendig und gerecht es auch ist, daß man so viel als möglich allen Theilen des Inlandes die Möglichkeit verschaffe, von den das Land durchschneidenden Hauptbahnen Vortheil ziehen zu können, und so beachtenswerth auch die Rücksichten sind, welche man in dieser Beziehung gerade dem Erzgebirge schuldig ist, so ist doch, wenn hierbei die Staatskassen selbst Opfer bringen sollen, ein großer Unterschied zu machen zwischen Eisenbahnen, welche das ganze Land und die Mittelpuncte seines Handels und seiner Gewerbe mit dem Auslande verbinden, und zwischen solchen, welche nur einzelnen Städten und Gegenden zum Vortheil gereichen. Daß man Alles aufbieten müsse, kein Opfer scheuen dürfe, um die ersteren für das Land zu gewinnen, und sie in der möglichst kurzen Zeit herzustellen, weil sie über den Besitz des Handels, über den Antheil am Welthandel entscheiden, ist zu sehr anerkannt, als daß es hierüber vieler Worte bedürfte. Anders aber, und zwar wesentlich anders, verhält es sich mit den Eisenbahnen für den Binnenverkehr, wie auch die Beilage zum Decrete (s. Nr. 1. des Anhangs, Seite 2) im Allgemeinen anerkennt. In Ansehung ihrer bedarf es nicht eines so raschen Entschlusses, wie er oft nöthig ist, um die andern für das Land zu erlangen und zu gewinnen, nicht so großer Eile in der Ausführung, nicht eines so schnellen Erfassens günstiger Umstände, wie bei den andern. Sie bedürfen in der Regel keiner Unterstützung aus Staatskassen, ja es wäre in den meisten Fällen eine nicht zu rechtfertigende Begünstigung einzelner Landestheile auf Kosten anderer, wenn man für sie aus Staatskassen Opfer bringen wollte. Man hat in Ansehung ihrer, Zeit, die besten Tracte, die vortheilhaftesten Verbindungen auszusuchen, Erwägung und Beschluß hängen hier nur allein von Regierung, Ständen und Betheiligten desselben Landes ab, es gilt hier nicht einer andern Stadt und Gegend zuvorzukommen, ihr den Rang abzulaufen, ja die Regierung und Stände dürfen ein solches Streben sogar nicht einmal zugeben. Von sehr großem Einfluß auf derartige Beschlüsse wird allemal die Wirkung sein, welche die ins Ausland führenden Hauptbahnen hervorbringen, man wird erst beobachten und abwarten müssen, welche Richtung Handel und Verkehr durch sie gewinnt, sie müssen also erst beendigt, und einige Zeit in Thätigkeit gewesen sein, ehe man über diese Erfolge sicher urtheilen kann.

In diesem Betracht wird man einer Bahn von Zittau nach Löbau weit weniger, als mancher andern den Namen einer bloßen Binnenbahn beilegen können, da sie der schlesischen Hauptbahn den wichtigen Verkehr des Auslandes von einer andern Seite her zuführt und dadurch der genannten Hauptbahn und dem ganzen Inlande vielleicht sehr zu Statten kommen würde.

Nicht zu leugnen ist es, und der Unterzeichnete verkennt es nicht, eben so wie frühere Ständeversammlungen es anerkannt haben, daß mehrere Theile des Erzgebirges, daß namentlich Chemnitz und andere Fabrikstädte als die Mittelpuncte der sächsischen Gewerbsthätigkeit zu betrachten sind, daß diese Puncte ebenso wie das ganze Land in einer sehr zu beachtenden Verbindung mit dem Auslande stehen, und daß daher dem ganzen Lande an der Erhaltung und Beförderung ihres Flores gelegen sein muß. Deßwegen haben auch schon die Stände von 1837 (Schrift vom 12. Juli 1837) und die Stände von 1840 (Schrift vom 20. Juni 1840) eine Verbindung des Erzgebirges und namentlich der Städte Zwickau und Chemnitz mit der leipzig-hofer Eisenbahn beantragt, und deßhalb scheint gerade in Ansehung des gewerbtreibenden Erzgebirges eine Ausnahme von den in Ansehung der Binnenbahnen im Allgemeinen zu befolgenden Grundsätzen wohl gewissermaßen gerechtfertigt. Gewiß aber ist es, daß, wenn in den wiederholten ständischen Anträgen ein Anerkenntniß liegt, welches nicht zurückgenommen werden wird, und wenn die Stände für das Erzgebirge eine Mitwirkung aus Staatskassen gewünscht haben, man, um diesen Wunsch zu erfüllen, entweder den wohlfeilsten und kürzesten, oder aber jedenfalls denjenigen Weg zu wählen habe, welcher nicht blos der Stadt Chemnitz allein, sondern auch andern Theilen des Erzgebirgs die meisten Vortheile, und einen gleichen Antheil an dem Nutzen der Eisenbahnen zuwendet, durch welchen also der Zweck der Stände in der vollständigsten Maße erreicht werden kann. Ebenso gewiß ist es, daß in den früheren Anträgen der Stände, welche übrigens nicht eine Verbindung zwischen Chemnitz und Riesa, sondern eine Verbindung zwischen dem Gebirge und der baierischen Eisenbahn zum Zwecke hatten, eine Zeit nicht bestimmt war, bis zu welcher man jene Verbindung hergestellt zu sehen wünschte, daß man daher auch in Hinsicht auf die Zeit noch nicht festgebunden ist und die gegebene Freiheit benutzen kann, um eine Wahl zu treffen, welche für diejenigen Landestheile, welchen man Rücksichten schuldig zu sein glaubt, wahrhaft befriedigend ist. Ein zu schnell gefaßter, zu bald ausgeführter Entschluß könnte leicht später sehr bereut werden; wie oft hat man diese unerfreuliche Erfahrung bei verlegten Straßentracten machen müssen, und wieviel einflußreicher ist die Wahl eines Eisenbahntractes! Ist es rathsam, daß Regierung und Stände sich schon jetzt festbinden, wo sie noch alle Zeit zur ruhigen und gründlichen Erwägung haben? ist es rathsam, daß sie einen Beschluß fassen, welcher von einer künftigen Ständeversammlung wieder zurückgenommen werden, oder, falls es dazu zu spät wäre, mit allem Rechte getadelt werden könnte, zumal da, wie gesagt wird, eine Prüfung der, von der chemnitzer Gesellschaft für die chemnitz-riesaer Bahn unternommenen Vorarbeiten Seiten der Regierung noch nicht stattgefunden hat? In Ansehung der Stadt Zwickau werden die Wünsche der Stände in der nächsten Zeit erfüllt, mehrere größere und kleinere Städte des Erzgebirges und Voigtlandes werden von der hofer Eisenbahn entweder unmittelbar berührt, oder wenigstens durch ihre Nähe begünstigt, auch Chemnitz und manche andere in seiner Nähe liegende gewerbreiche Städte werden von den Wohlthaten einer Eisenbahnverbindung nicht ausgeschlossen bleiben, sollte auch eine Eisenbahn nach Riesa nicht zu Stande kommen, sollte über diese von der dermaligen Ständeversammlung auch noch kein Beschluß gefaßt werden.

Müßte auch Chemnitz der so sehr gewünschten Eisenbahn nach Riesa entbehren, und würde es (wie es die Stände früher beantragten) mit der baierischen Eisenbahn in Verbindung gesetzt, so dürfte es durch den ihm eröffneten freien Verkehr mit Leipzig, Nürnberg, Braunschweig, Magdeburg, Frankfurt am Main, mit der Nord- und Ostsee wohl vollständig befriediget sein. Sollte der, (s. Nr. 1. des Anhangs, Seite 5) geltend gemachte Umweg von $18\frac{1}{2}$ Meile nach Triest über Leipzig, Riesa und Dresden bei einer so gro-

SLUB
Wir führen Wissen.