

ßen Entfernung wirklich von so großer Erheblichkeit sein, sollte er wohl in Anschlag kommen dürfen, wo es sich nur um die Fracht für das herbeizuschaffende Material handelt, und wichtig genug sein, um die Wahl einer Linie zu rechtfertigen, welche vielleicht für Chemnitz die vortheilhafteste sein kann, andern Landestheilen aber vielleicht gerechten Anlaß zu Klagen über Zurücksetzung giebt, und dem Lande jedenfalls mehr kostet, als eine Verbindung der Stadt Chemnitz mit der bayerischen Eisenbahn? Hält man es einmal für nothwendig und gerecht, einer einzelnen Stadt, einer einzelnen Gegend eine Zweigbahn zu gewähren, ja ihr mit Mitteln des Staats zu Hülfe zu kommen, so muß dieß wenigstens auf dem kürzesten, auf dem wohlfeilsten Wege geschehen. Und allemal ist die Linie Chemnitz-Zwickau um $3\frac{1}{2}$ Meile kürzer und 1 Million wohlfeiler, als die Linie Chemnitz-Riesa; erstere verdient also, wenn sich nicht eine noch zweckmäßigere Linie finden sollte, schon deswegen den Vorzug. Die erstere berührt mehr gebirgische Städte und Gegenden, mehr Fabrikstädte, als die letztere, welche gerade nur zu der einzigen gebirgischen Stadt Chemnitz unmittelbar führt, die erstere ist daher jedenfalls mehr eine gebirgische Zweigbahn zu nennen, als die letztere, sie ist eigentlich diejenige, welche die Stände früher zweimal gewünscht und in Antrag gebracht haben. Tritt bei Zweigbahnen für das Inland die Nothwendigkeit, auf die Besitzer von Grund und Boden, auf die Steuerpflichtigen, auf andere Landestheile Rücksicht zu nehmen, doppelt hervor, und mag auch zugegeben werden, daß für das Gebirge trotz aller dieser Rücksichten eine Zweigbahn nothwendig und eine Mitwirkung des Staats dabei zu rechtfertigen sei, so kommt doch bei der Linie Chemnitz-Riesa noch ein Umstand in Betracht, welcher sie widerrathen muß. Diese Linie soll nämlich eine Zweigbahn werden, sie wird aber bald aufhören, es zu sein. Ist sie einmal gebaut, so wird es schwer sein, dem Drange nach einer Eisenbahn von Chemnitz-Zwickau zu widerstehen, man wird so oft wiederholen, daß Chemnitz-Riesa nicht eine gebirgische Eisenbahn sei, nicht diejenige Verbindung, welche die Stände in Antrag gebracht haben, daß Regierung und Stände am Ende nachzugeben genöthigt sein werden. Ist ferner die Linie Jüterbogt-Riesa gebaut, was ja Seite 4 (S. Nr. 1. des Anhangs) selbst für höchst wünschenswerth erklärt und als ein Bau bezeichnet wird, zu welchem es über kurz oder lang doch kommen müsse, und was auch die Adresse vom 30. Juni 1842 ebenfalls als nahe bevorstehend geltend macht, so hört die Linie Chemnitz-Riesa auf, eine Zweigbahn zu sein, sie wird für die bayerische Eisenbahn zu einer wirklichen Parallelbahn. Parallelbahnen zu bauen aber ist Sachsen, sind seine Staatskassen und seine Steuerpflichtigen nicht reich genug, zu Parallelbahnen den Grund und Boden im Wege der Expropriation abtreten zu lassen, können die Stände schwerlich verantworten. Der große Verkehr von der Ostsee nach Baiern und der Schweiz erhält durch die bayerische Eisenbahn seinen Weg; eine zweite Bahn durch Sachsen für denselben Verkehr vorzubereiten, kann nicht verlangt werden, und dürfte jetzt wenigstens jedenfalls zu zeitig sein.

Der Unterzeichnete sieht sich daher besonders aus zwei Gründen veranlaßt, die Bahn von Chemnitz nach Riesa zu widerrathen. Soll sie eine Zweigbahn sein, oder vielmehr, will man eine solche für Chemnitz und das Gebirge haben, so muß wenigstens noch einmal gründlich und mit allen Rücksichten untersucht werden, welche Linie die richtige, vortheilhafteste und wohlfeilste sei, um das Erzgebirge und Chemnitz zu befriedigen, und ob nicht eine Bahn zu finden

sei, welche im Anschluß an die bayerische Bahn oder auch an die Elbe einer größeren Menge gebirgischer Städte und Gegenden zum Vortheil gereiche, als die Linie Chemnitz-Riesa, welche Linie weder die befriedigendste, noch auch die kürzeste, noch auch die wohlfeilste ist. Soll die genannte Bahn aber zu einer Parallelbahn werden, und das wird sie über kurz oder lang unvermeidlich, so ist sie schlechterdings zu widerrathen. Der eine Grund ist also nur dilatorisch, der andere aber peremptorisch.

Der große Plan, welcher den Ständen dormalen vorgelegt ist, wird die Kräfte des Landes und der Privaten, die Mittel der Staatskassen und der Steuerpflichtigen hinlänglich in Anspruch nehmen, es handelt sich um die Aufbringung von 14 bis 15 Millionen und um eine Beihülfe aus Staatskassen von $5\frac{1}{2}$ Millionen, jährlich aber, auf 9 Jahre hintereinander, um einen Bedarf von 600,000 Thalern — —. Noch aber ist es keineswegs gewiß, ob der Staat mit der auf so hoch berechneten Beitragssumme auskommen, ob die Geneigtheit zur Actienzeichnung nicht noch mehr abnehmen werde, was die Staatsregierung Seite 6 (S. Nr. 1. des Anhangs) selbst zu fürchten scheint; ob nicht vielleicht eine bedeutende Ueberschreitung der jetzigen Bauanschläge eintreten werde. Es scheint daher jetzt weder unvermeidlich nothwendig, noch auch ratsam, daß die Stände, indem sie zu so außerordentlichen Anstrengungen ihre Zustimmung geben, auch noch sofort einwilligen, daß eine Bahn in das System mit aufgenommen werde, gegen welche doch noch so mancher erhebliche Einwand zulässig ist. Sollte es mit diesem Entschluß nicht noch Zeit haben bis zum nächsten Landtage, wo man über Vieles klarer sehen wird, wo man die zu wählenden Linien noch einmal erwogen und untersucht haben wird, wo man wissen wird, wie die Zeichnung zu den 2 oder 3 großen ausländischen Eisenbahnen von Statten gegangen ist, und ob der Staat mit der Beihülfe, zu welcher er mit Zustimmung der Stände entschlossen ist, dem Bedürfnisse genügen werde, wo man wenigstens einige Erfahrung gemacht haben wird, wie sich das neue Grundsteuersystem bewährt, und ob es nicht thunlich und nothwendig, den Unterthanen einen Erlaß an der Grundsteuer zu gewähren? Ein so kurzer Aufschub in einer für das Inland so wichtigen Frage kann für das Erzgebirge und für Chemnitz unmöglich von verderblichen Folgen sein, während ein einmal begangener Mißgriff nicht wieder gut zu machen ist, und eine einmal angefangene Eisenbahn einen sichern Verlust hervorbringen muß. Der Unterzeichnete beantragt daher,

über die Erbauung einer Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa bei gegenwärtigem Landtage keinen Beschluß zu fassen, die Staatsregierung aber zu ersuchen, den Ständen beim nächsten Landtage einen Plan vorzulegen, mittelst dessen das Erzgebirge mit einer der in das Ausland führenden Eisenbahnen durch eine Zweigeisenbahn in die geeignetste Verbindung gesetzt werden könne.

Dresden, den 7. August 1843.

Freiherr von Friesen.

Referent Bürgermstr. Schill: Ich muß mir doch einige Bemerkungen zu diesem Separatvotum erlauben. Ich kann sie nur in meinem Namen geben, weil die Deputation von ihm keine Kenntniß hatte, bis es ihr gedruckt vorlag. Ich muß zunächst bemerken: was den Schlusantrag anlangt, so scheint er mir in der That einen Widerspruch zu enthalten,