

denn die Staatsregierung hat uns ja eben jetzt einen Plan vorgelegt, über den wir uns erklären sollen. Dieser Plan bezieht sich ebenfalls mit auf die Verbindungsbahn des Erzgebirges. Davon abgesehen, muß ich zugeben, daß es im Effect ziemlich gleich ist, ob wir uns jetzt für einen Tract erklären oder nicht, weil, wenn die Anträge der Deputation Beifall finden, in dieser Finanzperiode und auch wohl schwerlich in der nächsten von einem Bau die Rede sein wird, und ausdrücklich der Ständeversammlung vorbehalten worden ist, über die Mittel zur Ausführung dieses Baues künftig erst ihre Ansicht auszusprechen. Allein ich gehe doch von einem andern Gesichtspuncte aus. Sind die Deputationen darüber einverstanden gewesen, daß es von der hohen Staatsregierung ein höchst angemessenes Verfahren ist, jetzt einen Plan vorzulegen, über diejenigen Bahnen, welche in das Eisenbahnsystem aufgenommen werden sollen, so wird ein Beitritt zu dem Separatvotum allerdings dieser Ansicht entgegen sein. Einmal fand man dieses Verfahren für angemessen, weil dadurch die Bemessung der nöthigen Mittel erleichtert und nicht übereilt wird, und zweitens deshalb, um etwaigen Wünschen, die allerdings nicht ausbleiben werden, auf die Zeit, wo der Plan berechnet war, entgegen treten zu können. Was nun die letzte Absicht betrifft, welche der Herr Separatvotant ausgesprochen hat, so kann ich mich allerdings in keiner Beziehung ihr anschließen, ich meine nämlich die Ansicht, die er über die Tracte der Bahnen selbst ausgesprochen hat. Ich halte zuvörderst für den Staat die Bahn für die wohlfeilste, die den meisten Nutzen bringt, und faßt man die Verbindungsbahnen von Chemnitz-Zwickau und Chemnitz-Riesa ins Auge, so scheint die letztere die vortheilhafteste und mithin die wohlfeilste, zugleich diejenige zu sein, welche das Land in einer langen Strecke durchschneidet, mithin auch einem viel größern Theile des Landes einen Nutzen gewährt. Wenn ferner gesagt worden ist, es bedürfe keiner so großen Eile, so glaube ich, wir haben uns bei dieser Bahn durchaus nicht übereilt; es wird die Ausführung nicht so schnell vor sich gehen, daß wir uns nicht entschließen könnten, uns sofort heute zu erklären, um diesen Gebirgstheil und seine Umgegend sicher zu stellen. Ich glaube unbefangen zu sprechen, weil ich einem Gebirgstheile angehöre, der am wenigsten betheilt ist, indem unser nächster Anschluß Zwickau ist und bleiben wird. Ich habe ferner den Antrag so verstanden, daß die Regierung Erörterungen anstellen solle, wie das Erzgebirge mit einer in das Ausland führenden Eisenbahn am zweckmäßigsten in Verbindung gesetzt werden könne. Nun, meine verehrtesten Herrn, ich sollte doch meinen, daß das ein Antrag ist, dem man schon aus finanziellen Gründen nicht beistimmen kann; es kosten dergleichen Erörterungen sehr viel Geld. Wir haben Erörterungen von Chemnitz nach Zwickau und von Chemnitz nach Riesa angestellt. Eine besondere specielle Nachweisung von Chemnitz nach Dresden haben wir zwar nicht, allein, ich glaube wohl, daß das, was im Berichte darüber gesagt ist, die Ueberzeugung geben wird, daß auf diesen Tract keine Rücksicht genommen werden kann. Dann

Anhang 7.

muß ich hinsichtlich der Wahl des Tractes bemerken, daß es nicht darauf ankommt, eine Verbindungsbahn vom Gebirge aus nach Dresden zu erreichen, sondern eine Verbindungsbahn mit andern Hauptseisenbahnen, welche dem gewerblichen Theile des Gebirges von hohem Vortheile ist, und das kann nach meiner Ueberzeugung nur Chemnitz-Riesa sein, weil Chemnitz nicht allein betheilt ist, sondern weil das ganze sehr gewerbliche obere Gebirge, namentlich die Gegend von Annaberg, Wiesenthal und Schwarzenberg durch diesen Tract ganz besonders im Auge behalten und ihr ein großer Gewinn zu Theil wird. Es ist noch bemerkt worden, daß der Zug nach Zwickau der wohlfeilere an sich wäre. Ganz abgesehen davon, was ich vorhin darüber gesprochen habe, welche Bahn man theuer und welche man wohlfeil nennen könne, so muß ich noch darauf hinweisen, daß ungeachtet der viel geringeren Länge, diese Bahn mir auch deshalb nicht als die vortheilhafteste erscheint, weil sie mit Schwierigkeiten verbunden ist, namentlich mit einem großen Tunnelbau, die im Voranschlage das allerunsicherste Resultat geben und große Ueberschreitung der Baukosten befürchten lassen. Ferner hat der Herr Separatvotant bemerkt, daß er eine Parallelbahn mit der bayerischen Eisenbahn nicht wünsche. Im Interesse der Staatskasse können wir sie jetzt allerdings nicht wünschen, allein ich glaube, daß es eben so leicht und vielleicht noch eher zu vermuthen ist, daß, wenn von Chemnitz nach Zwickau gebaut wird, dann der Tract nach Riesa als der allgemein gewünschte nicht liegen bleibt, daß dagegen längere Zeit vergehen wird, ehe durch Privatkräfte der kostspielige Bau des Tractes Chemnitz-Zwickau zur Ausführung kommt, und daß, wenn man das Interesse der sächsisch-bayerischen Eisenbahn im Auge behalten will, man daher für Chemnitz-Riesa stimmen muß.

Bürgermeistr. Wehner: Der Herr Referent hat mich wirklich schon sehr vieler Bemerkungen überhoben, die ich in Bezug auf das Separatvotum zu machen gedacht. Wenn die verehrte Deputation vorgeschlagen hat, die Richtung von Chemnitz-Riesa jetzt ins Eisenbahnsystem aufzunehmen, die Mittel aber späterhin auf den Beschluß der Stände zu stellen, das Expropriationsgesetz nach der Richtung von Chemnitz nach Zwickau aber, nicht, wie die zweite Kammer beschloß, zurückzuziehen, so bin ich ganz damit einverstanden, und ich bin ihr sehr dankbar dafür, daß sie auf die Ungerechtigkeit des Beschlusses der zweiten Kammer hingewiesen hat; denn ich gestehe aufrichtig, daß ich es nur höchst ungerecht finden und nur beklagen könnte, wenn man das Verhältniß, in welchem die erzgebirgische Eisenbahngesellschaft zur Staatsregierung gestanden hat, ganz außer Augen setzen wollte; und sollte der Beschluß der zweiten Kammer in dieser Beziehung durchgehen, so wäre eigentlich dadurch eine anerkannte Actiengesellschaft mit einem Strich aufgehoben und vernichtet. Erlauben Sie mir, meine Herrn, weil ich doch sehe, daß diese Verhältnisse nicht so genau bekannt sind, Ihnen Einiges darüber mitzutheilen. Fürs Erste muß ich bemerken, daß die projectirte Eisenbahn, wozu eine Gesellschaft schon 1835 zusammengetreten ist,

2*