

Präsident von Gerßdorf: O ja, jetzt haben wir noch Zeit. Es haben sich mehrere Sprecher gemeldet, ich habe sie nach der Reihenfolge aufgezeichnet: Se. königl. Hoheit, Freiherr von Welck, D. Crusius, Freiherr von Friesen.

Freiherr von Friesen: Ich wollte bitten, zur Rechtfertigung meines Separatvotums sprechen zu dürfen.

Prinz Johann: Ich habe das Wort voraus und schon sehr lange gewartet. Mein geehrter Nachbar hat uns im Namen der Gerechtigkeit für die interessirten Landestheile des Erzgebirges aufgerufen, dem Separatvotum unsern Beifall zu schenken, und das Majoritätsgutachten, dem ich beigetreten bin, zu verwerfen. Ich muß bekennen, daß ich in dieser Rücksicht mit seinen Ansichten nicht übereinzustimmen vermag. Bei der Frage, ob eine Eisenbahn mit Staatsbetheiligung gebaut werden soll, kann man unmöglich darauf seine Antwort setzen, daß alle Theile des Landes gleichmäßig von Eisenbahnen getroffen werden. Es würde in der That unmöglich sein, alle Punkte des Landes, alle Striche des Landes mit Eisenbahnen zu versehen; eine völlige Gleichheit, eine Parität gehört in das Reich der Unmöglichkeit. Man muß sich vielmehr fragen, welche Punkte und welche Gegenden sind es, wo die Bedingungen des Verkehrs den Bau einer Eisenbahn fordern? Nur die allerwichtigsten Richtungen können diejenigen sein, nach welchen man eine Eisenbahn errichtet. Ich sehe von der Frage ab, ob die Bahn eine erzgebirgische sei oder nicht, mir gelten alle Landestheile gleich viel, und ich glaube, das Staatswohl im Allgemeinen muß hier die einzige Richtschnur sein, nach der man seinen Entschluß einrichten kann. Wenn man nun die vorliegende Frage im Allgemeinen betrachtet, so ergiebt ein Blick auf die Karte, daß die nach dem Auslande gerichteten beiden Bahnen, die bayerische und die leipzig-dresdner mit ihrer Fortsetzung theils in die Lausitz, theils nach Böhmen, bekanntlich nur an den Grenzen des Vaterlandes hingehen, und der dazwischen liegende gewerbreiche Theil hat gewiß begründeten Anspruch, oder vielmehr, es liegt ein begründetes Bedürfnis vor, daß man diesem dazwischen liegenden Theile eine Eisenbahn sichert. Ich kann daher für Journiren einer solchen Verbindung nicht sein, aus doppeltem Grunde: einmal sollen wir uns über einen Plan entscheiden, und zweitens das Erzgebirge, der mitten innen liegende Theil, wartet sehnsüchtig auf Entscheidung, und ich sollte denken, man dürfe ihm diese Entscheidung nicht länger vorenthalten. Es entsteht die Frage, welchen Zweck man eigentlich bei einer solchen Bahn vor Augen hat. Man kann, wie ich schon erwähnt habe, nur die allerwichtigsten bauen, und da liegt am Tage, daß von allen Punkten, die in jenem Dreieck eingeschlossen sind, Chemnitz der wichtigste ist, indem Chemnitz der Centralpunct des Gewerbes ist; und dessen Verbindung daher theils mit Leipzig, theils mit der Wasserstraße, theils die Verbindung nach dem Süden die vornehmste Richtung sein muß. Es sind der Vorschläge verschiedene geschehen, um zum Zweck zu gelangen. Einmal hat man beantragt, eine Bahn von der bayerischen Bahn nach Dresden durchzubauen. Ich muß be-

merken, daß ein solcher Durchbau nicht zweckmäßig sein möchte. Er liegt auch nicht in dem Begriffe einer Binnenbahn. Eine Binnenbahn soll bis zu einem gewissen Punkte gehen und den Verkehr auffassen, der in einem gewissen Umkreise eingeschlossen ist. Dieß zur Widerlegung des im jenseitigen Separatvotum gebrauchten Ausdruckes, die Chemnitz-riesaer Bahn sei eine Sackgasse. Es fragt sich, ob es zweckmäßig sein dürfte, eine durchgehende Bahn zu haben. Hier bietet sich mir in der Richtung Zwickau-Chemnitz-Riesa das wichtige Bedenken dar, daß diese Bahn gewissermaßen eine Parallelbahn mit Zwickau-Leipzig sein würde, was unzweckmäßig ist. Wenn wir in einem so nahe liegenden Landstrich 2 Bahnen haben, die einander schaden, so würde ich mich unbedingt dagegen erklären. Nicht so der Fall, wenn von Zwickau über Chemnitz nach Dresden gebaut werden könnte. Sollte dieß technisch möglich sein, so würde ich sehr geneigt gewesen sein, mich für diesen Tract zu erklären, einmal deshalb, weil der alte historische, längst hergebrachte Verkehr schon da ist, und weil ich eine solche Bahn für die anderen Bahnen als unbedenklich gehalten hätte; denn sie verliert den Character einer Parallelbahn, indem sie die dritte Seite des Dreiecks macht. Dann kommt die Verbindung der Elbe mit Zwickau in Betracht. Ohne einen solchen Durchbau bis Zwickau aber würde sich die Verbindung von Chemnitz mit Leipzig nur auf einem Umwege erreichen lassen. Wenn ich aber dennoch jene Verbindung Zwickau-Chemnitz-Dresden nicht anempfehlen kann, so hat dieß einen doppelten Grund. Einmal berührt jener Tract einen durchaus nicht gewerbreichen Theil des Gebirges; die ganze Strecke von Flöha bis Tharand hin hat fast gar keine Gewerbe; es würde diese Bahn wenig benutzt werden. Ein zweiter und hauptsächlichlicher Grund ist, daß ich diese Bahn für technisch-unausführbar halte, wenn auch nicht absolut, doch relativ. Es dürfte rein unmöglich sein, ohne einen ganz enormen Kostenaufwand, vielleicht von 20 Millionen, diesen Bau auszuführen, schon aus dem einfachen Grunde, weil er über die höchsten Theile des Gebirges geht, alle Thäler in gerader Richtung durchschneidet, und keine Transversalthäler benutzen kann. Man wird mir entgegen, darauf komme nichts an, es komme bloß auf technische Prüfung an, und es könnten sich Mittel zeigen, die Schwierigkeiten zu umgehen. Was die technische Prüfung betrifft, so glaube ich, ist dem Genüge geschehen. Hat der freiberger Comité die ungeheuern Schwierigkeiten nicht in Abrede stellen können, so werden unpartheiische Sachverständige muthmaßlich diese Schwierigkeiten noch größer finden, und sie liegen so in der Natur der Dinge, daß man daran nicht zweifeln kann. Wenn aber die Rede davon ist, daß durch neue Erfindungen diesen Schwierigkeiten beizukommen sein möchte, so muß ich bemerken, daß es mir nicht ganz wahrscheinlich ist. Ich habe in viele dergleichen Erfindungen noch großes Mißtrauen. Anderer Seits ist unser heutiger Beschluß noch kein schließlicher. Sollte sich bis dahin die Möglichkeit herausstellen, mit Dampfkraft ohne Weiteres über Berge zu fahren, dann könnten wir unsern heutigen Beschluß