

wird das Interesse des Gebirges mehr befördert? durch eine Bahn, die sich in den Schluchten des obern Erzgebirges, in den Thälern der Mulde, Zschopau und Flöha herumwindet, oder durch eine Bahn, welche die Hauptstadt des Erzgebirges mit dem platten Lande, mit den getreidereichsten Theilen Sachsens und mit dem schiffbaren Elbströme in möglichst schnelle und enge Verbindung setzt? Man hat Chemnitz das Prädicat einer Hauptstadt des Gebirges streitig machen, man hat es zu einer Sackgasse machen wollen; ich behaupte aber doch, daß die erstere Benennung, nämlich die einer Hauptstadt des Gebirges, die richtigere ist. Es giebt meiner Ansicht nach eigentlich drei verschiedene Hauptstädte des Gebirges: die politische Hauptstadt, Zwickau, als der Sitz der Behörden; Freiberg, die Hauptstadt der Unterwelt, die also hier bei einer Eisenbahnlinie nur wenig in Betracht kommt, und Chemnitz, die Hauptstadt in Bezug auf Industrie und Fabrikwesen. Man kann, wie ich schon angedeutet habe, die Eisenbahnen unmöglich in jedes einzelne Fabrikdorf führen. Ein Hauptpunct muß angenommen werden, in dem sich die zu exportirenden Erzeugnisse des Erzgebirges vereinigen müssen, um von da aus dem großen Welthandel zugeführt zu werden, und als einen solchen Hauptpunct betrachte ich Chemnitz. Angenommen, aber nicht zugegeben, daß es wirklich eine Sackgasse sei, so würde es nur darauf ankommen, diesen Saß auch nach der andern Seite hin zu öffnen, und das würde geschehen, wenn die Stadt Chemnitz durch gute Straßen mit allen Theilen des obern Erzgebirges in Verbindung gebracht wird. Aber soviel ich weiß, bestehen schon dergleichen Straßenverbindungen, und es findet eine ununterbrochene Communication zwischen Chemnitz mit den Dorfschaften und Städten des obern Erzgebirges statt. Kann man aber sonach Chemnitz gleichsam als das Depot und den Repräsentanten der erzgebirgischen Gewerbsthätigkeit betrachten, so entsteht eben die Hauptfrage, um die es sich jetzt handelt, nämlich: nach welcher Richtung hin für die Erzeugnisse des Erzgebirges die vortheilhafteste Abfuhr, und wiederum von der andern Seite für die Bedürfnisse des Erzgebirges die vortheilhafteste und geradeste Zufuhr ermöglicht werden könne. Den Nutzen, den in diesen beiden Beziehungen die Eisenbahn nach Freiberg und Dresden gewähren soll, kann ich nicht einsehen, vielmehr scheint mir Alles in dieser Hinsicht für die Richtung über Mittweida nach Riesa zu sprechen. Was von einigen Rednern gestern und auch von dem Sprecher vor mir als eine Befürchtung aufgestellt worden ist, nämlich die Möglichkeit einer Eisenbahnverbindung von Riesa nach Züterbogk, das sehe ich freilich als eine gar nicht mehr zu bezweifelnde Gewißheit an. Denn nachdem es feststeht, daß von Triest, Wien und Prag in gerader Linie nach Dresden gebaut wird, ist die Eisenbahn von Riesa direct über Züterbogk nach Berlin unabweisbar. Auch die hohe Staatsregierung theilt diese Ansicht in dem uns mitgetheilten Gutachten.

Wenn nun aber dieser Bau von Riesa nach Züterbogk erfolgt, so bin ich überzeugt, man würde es gewiß bald bitter bereuen, wenn man das Gebirge auf eine unangemessene kostspielige Weise mit Dresden in Verbindung gesetzt und auf diese Art dem eigentlichen Ziele, dem man es hätte zuführen sollen, abgelenkt hätte. Aber es handelt sich ja auch hier gar nicht bloß von der Frage der Ausfuhr, sondern eben so gut auch um die Frage des Imports für das Erzgebirge, und da erlaube ich mir wieder die Frage aufzustellen: welche Richtung wohl vortheilhafter, folgereicher und nützlicher für das Gebirge sein wird, als wenn man sie durch den ertragsfähigsten Theil des Landes, durch die wahre Kornkammer Sachsens führt? Welch bedeutungsvoller Verkehr auf den Getreidemärkten von Leisnig, Roswein und Döbeln herrscht, ist gewiß den Meisten von Ihnen bekannt; aus jener Gegend ist ja die Hauptzufuhr des Getreides nach dem Erzgebirge. Daß in dem jetzigen Augenblicke die Eisenbahn für den Transport des Getreides noch keine wesentliche Erleichterung geschafft hat, liegt in den bedeutenden Transportsähen; aber es ist vorauszu- sehen, daß in Zukunft, wenn überhaupt das Eisenbahnwesen besser rentiren wird, auch diese Transportsähe herunter gehen werden, und dann wird auch für den Getreideverkehr eine wesentliche Erleichterung durch die Eisenbahnen geschehen. Daß die Straße über Freiberg nach Dresden die alte Reichsstraße gewesen sei, und man also aus Anhänglichkeit an diesen frühern Straßenzug auch für die Anlegung der Eisenbahn dorthin vorzugsweise sein müsse, damit bin ich nicht einverstanden; denn ich erlaube mir nur darauf aufmerksam zu machen, daß überhaupt schon diese alte Reichsstraße dadurch ihre Bedeutung verloren hat, daß die Eisenbahn von Baiern jetzt unmittelbar nach Leipzig geht. Also das Verhältniß hat sich so total verändert, daß dieser Grund unmöglich mehr berücksichtigungswerth ist, und ich kann nur wiederholen, daß wenigstens meiner Ueberzeugung nach, nur die Linie Chemnitz-Riesa für Chemnitz und das obere Erzgebirge von Vorthheil sein werde.

Secretair Freiherr von Biedermann: Ich werde für das Separatvotum stimmen, und zwar deswegen, weil ich hauptsächlich glaube, daß eine Bahn von Zwickau über Chemnitz und Freiberg diejenige ist, durch welche für das Interesse des Gebirges am besten gesorgt wird, weil sonst die Verbindung immer mangelhaft bleibt. Ich würde aber auch eben so stimmen, wenn ich überzeugt wäre, daß die Bahn von Chemnitz nach Riesa die vortheilhafteste sei, weil ich meinem eigenen Urtheile hierin mißtrauen, weil ich es unrecht finden würde, über die Sache abzusprechen, so lange nicht die Basis festgesetzt ist, auf der das Urtheil beruhen muß, so lange nicht gründlich ermittelt ist, ob die Bahn über Chemnitz nach Dresden wirklich mit unüberwindbaren Schwierigkeiten verbunden ist, und weil ich es für unrecht halte, den Beschluß nicht aufzuschieben, wenn der Aufschub nicht nur gar nichts schadet, sondern dagegen den Nutzen