

gewährt, daß man begründete Urtheile fällen kann. Der Aufschub schadet aber nichts, weil bis zum nächsten Landtage doch nichts zur Ausführung der Bahn gethan, ja nicht einmal eine vorbereitende finanzielle Maßregel getroffen werden kann. Man weiß ja nicht einmal, ob sich eine Actiengesellschaft dazu finden wird und die jetzige nicht vielmehr auseinander geht. Was ich über diesen Gegenstand sonst noch zu sagen hätte, das hat die Rede des Herrn Vicepräsidenten größtentheils überflüssig gemacht, und ich habe mich daher auf einige abgerissene Bemerkungen zu beschränken, die größtentheils durch hier vorgekommene Aeußerungen hervorgerufen worden sind. Erstlich mache ich darauf aufmerksam, welche reißende Fortschritte die Technik jetzt macht. Die Erörterungen über die Bahn nach Freiberg sind im Jahre 1836 gemacht worden; seitdem aber sind in der Technik große Fortschritte geschehen, und wer kann wissen, was sie uns in den nächsten Jahren bringt? Es fragt sich, ob nicht durch stehende Maschinen und theilweise Anwendung des vom Grafen Westphalen aufgestellten Systems oder die Anwendung künftiger Erfindungen die Schwierigkeiten sich so gut überwinden lassen, daß der Kostenaufwand bei Weitem nicht so groß würde, wie man glaubt. Auf die Aeußerung, die der Sprecher vor mir that, daß er darauf keinen großen Werth legen könne, daß die alte Reichsstraße verlassen wird, da sie ja schon verlassen sei, indem eine directe Bahn von Zwickau nach Leipzig gehe, bemerke ich, daß selbst die hohe Staatsregierung in ihrer Vorlage einen großen Werth darauf gelegt hat, wenn man den alten Straßenzug beibehalten könne, daß sogar der Umstand, daß mit der hofser Bahn an der Grenze des Landes hingegangen sei, damit entschuldigt wird, daß der historisch begründete und naturgemäße Straßenzug beibehalten worden sei. Ueberdies führt die alte Reichsstraße nach Dresden zu und kann durch die Bahn nach Leipzig nicht überflüssig werden. Der Herr v. Welck hat gesagt, daß die, die sich für das Gebirge interessiren, für die chemnitz=riesaer Bahn stimmen müßten. Nun liegen mehrere der Orte, die für die chemnitz=riesaer Bahn petirt haben, in meinem Bezirk, und die Gegend, auf die mehrmals hingewiesen worden ist, gehört größeren Theils zu demselben; daß ich aber Interesse für denselben habe, glaube ich bei andern Gelegenheiten bewiesen zu haben; ich kann mich aber nicht überzeugen, daß es von so wesentlichem Nutzen für denselben sei, wenn von Chemnitz nach Riesa gebaut wird. Daß die Petenten den Nutzen, den sie sich von dieser Bahn versprechen, überschätzt haben, scheint mir gewiß. Es ist gesagt worden, daß es hauptsächlich nöthig sei, das Gebirge mit den Nordseehäfen zu verbinden; aber damit ist es schon durch die zwickauer Bahn verbunden; viele von den Orten, auf die Bezug genommen worden ist, haben nicht weiter nach Zwickau als nach Chemnitz, oder es ist doch der Unterschied der Entfernung so gering, daß unmöglich deshalb eine besondere Eisenbahn beansprucht werden

Anhang 8.

kann. Was aber die Verbindung mit Dresden anlangt, so muß man bedenken, daß, wenn man fünf, sechs oder sieben Meilen bis Chemnitz zu fahren hat, und dann einen Weg von sechszehn Meilen auf der Eisenbahn zu machen hat, wo im Ganzen die Entfernung etwa zehn Meilen ist, der Vortheil nicht groß sein würde.

(Staatsminister von Lindenau tritt ein.)

Freiberg ist die Hauptstadt der Unterwelt genannt worden, und darauf hingedeutet, daß es an den Eisenbahnen kein Interesse haben könne. Das sehe ich nur für eine spaßhafte Aeußerung an, bemerke aber, daß Freiberg die vierte Stadt im Lande ist, und doch auch auf sie Rücksicht genommen werden möchte, und sie gewiß auch davon nicht unbedeutende Vortheile haben würde. Chemnitz ist die Hauptstadt des Erzgebirges genannt worden, und das ist sie wohl in gewisser Beziehung, als größte Stadt; aber was das für Bezug haben soll auf das Interesse des Gebirges selbst, das begreife ich nicht, weil der größte Theil desselben zu weit von Chemnitz entfernt ist, um von einer dort beginnenden Eisenbahn großen Vortheil zu haben.

Referent Bürgermstr. Schill: Eine einzige factische Berichtigung muß ich mir erlauben. Der Herr Secretair hat davon gesprochen, daß die Erörterungen über Freiberg schon im Jahre 1836 gemacht worden wären; allein darauf muß ich erwidern, daß sie erst im vorigen Jahre geschehen sind.

Vicepräsident von Carlowitz: Es schien gestern, als ob Zweifel über meine Ansichten und künftige Abstimmung aufgetaucht wären, als ob man sich wenigstens von Seiten der Ministerbank nicht recht klar sei, ob ich mit dem Minoritätsgutachten oder mit dem Friesen'schen Separatvotum zu stimmen geneigt sei. Diese Zweifel aufzuklären, ist der erste Zweck, warum ich jetzt um das Wort gebeten habe. Ich habe bereits gestern an die Spitze meiner Bemerkungen den Satz gestellt, daß ich wünsche, es möge dem Erzgebirge eine Eisenbahn zu Theil werden, welche anhebt von Zwickau, und über Chemnitz, Freiberg und Tharand nach Dresden führt. Ich habe aber auch hinzugesetzt, daß ich, weil die Möglichkeit der Ausführung bezweifelt wird, wenigstens über den von Chemnitz nach Freiberg, Tharand und Dresden führenden Theil, mich bescheide, daß zuvor eine Vorerörterung in technischer Beziehung unumgänglich nöthig sei. Ich habe weiter hinzugesetzt, daß ich auch jetzt gleich noch nicht diese Bahn in Angriff genommen sehen will, daß man vorher erst die Bahnen zu bauen haben werde, die Sachsen mit dem Auslande verbinden sollen. Aus diesen meinen Ansichten folgt, daß ich stimmen kann nicht nur, in einer Beziehung wenigstens, mit der Majorität oder vielmehr der Gesamtheit der Deputation, dann zugleich mit der Minorität, und endlich eben so gut mit dem Separatvotum, ohne deshalb mit mir im Entferntesten in Widerspruch zu kommen. Mit der gesammten Deputation werde ich stimmen, insofern, als sie den Wunsch ausspricht, es möge das Expropriationsgesetz in Bezug auf die Bahnstrecke Zwickau-Chemnitz nicht zurück genommen werden. Ich muß mit der Gesamtheit der

1\*