

Beschluß heute auch nicht wünsche. Der Herr Referent äußerte gestern, indem er die Linie Chemnitz-Riesa vertheidigte, daß es auf die Zwischenpunkte dabei nicht ankomme. Wollte ich dieses als richtig zugestehen, so müßte ich ihm entgegen halten, daß dann für Chemnitz die Linie von Chemnitz nach Dresden ebenso recht sein könnte, weil es auf die Zwischenpunkte dann auch nicht ankäme. Allein einer Seite kann ich ihm den Grundsatz nicht zugeben, daß es auf die Zwischenpunkte nicht ankomme, im Gegentheil ich glaube, es kommt sehr darauf an, daß man, wenn man einmal eine kostbare Eisenbahn anlegt, auch soviel Zwischenpunkte als möglich gelegentlich mit berührt, entweder unmittelbar oder näher und ferner. Ich muß hinzufügen, daß, wenn ich mir eine Linie von Chemnitz über die Gegend von Freiberg nach Dresden denke, dabei allerdings sehr interessante und berücksichtigungswerthe Zwischenpunkte berührt werden, die von Chemnitz nach Riesa außer Berücksichtigung bleiben. Ich erinnere nur an Haynichen, welches allenfalls von der Bahn Chemnitz-Riesa auch berührt werden könnte, aber an Dederan, welches eine Fabrikstadt ist, an Wiegendorf und Wegfarth, wo sich Spinnmaschinen befinden, ich erinnere an einige Orte der Herrschaft Pürschenstein, als Heidelberg, Heidelberg, Seiffen und Oberneuschönberg, welche mir aus meiner frühern Amtsführung bekannt sind, und deren Fabrikzeugnisse über das Weltmeer gesendet werden. Alle diese Bemerkungen, glaube ich, werden mein Separatvotum rechtfertigen. Ich kann nur soviel wünschen, daß man sich jetzt nicht übereile, sondern daß man sich dabei Zeit nehme, und die Zeit benutze, gründliche und allseitige Erwägungen anzustellen. Noch einen Punkt will ich erwähnen, obgleich ich mich bei allgemeinen Betrachtungen nicht gern aufhalte. Ich freue mich zwar sehr, daß jetzt am Schlusse jeder Finanzperiode bei jedem Landtage so bedeutende Kassenüberschüsse berechnet worden sind; allein wir wollen uns hüten, diese Kassenüberschüsse als eine unversiegbare Quelle anzusehen; wir wollen nicht vergessen, daß von diesen Kassenüberschüssen schon für den rothschönberger Stolln eine Summe von 1,300,000 Thaler berechnet worden ist; wir wollen nicht vergessen, daß wir einem Museum über kurz oder lang nicht werden entgehen können; wir wollen nicht vergessen, daß von diesen Kassenüberschüssen, wenn sie auch nicht aus den Mitteln der Steuerpflichtigen unmittelbar aufgebracht worden sind, die Steuerpflichtigen doch auch Etwas genießen wollen. Ich gebe zu, daß man diese Kassenüberschüsse zum Nutzen des Landes und zur Herstellung großer Eisenbahnen anwende; soviel ist aber doch jedenfalls zu wünschen, daß so große Summen nicht nutzlos und für bloße Localzwecke angewendet werden. Wir haben jetzt mit den zwei großen ausländischen Eisenbahnen, zu welchen vielleicht noch eine dritte hinzukommt, noch soviel zu thun, daß wir uns mit Binnenbahnen noch nicht beschäftigen und übereilen wollen mit einem Entschlusse, der vielleicht bereut werden könnte. Ich komme zum Schlusse nochmals auf die Worte meines

Schlußantrags zurück, und ich glaube, daß er den Wünschen der geehrten Kammer und des Erzgebirges völlig entsprechen dürfte. Der Herr Referent hat gestern einen Widerspruch in demselben mit meinen Motiven finden wollen. Ich kann diesen nicht finden, und bitte, die Worte des Antrags nochmals ins Auge zu fassen.

Die Worte lauten: „über die Erbauung einer Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa bei gegenwärtigem Landtage keinen Beschluß zu fassen.“ Diese Worte hätten allenfalls wegbleiben können; ich hätte nur gegen den Antrag der Majorität stimmen können, da würde dasselbe erreicht gewesen sein. Nun kommen aber die Worte: „die Staatsregierung aber zu ersuchen, den Ständen bei dem 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.“

Dieser Antrag schließt sich ganz genau an den vom 20. Juli 1840 an, ja er enthält fast dieselben Worte und ist nur durch die veränderten Zeitverhältnisse modificirt, weil damals nur von der bayerischen Eisenbahn die Rede war, aber noch nicht von der böhmischen. Wollen Sie jedoch diesen Antrag so gefaßt haben, daß er den Wünschen der Ständeversammlung und des Erzgebirges vielleicht noch mehr entspricht, so dürften Sie nur zwei Worte ändern und ein einziges Wort dafür substituiren. Man dürfte nur sagen: „einen Plan vorzulegen, mittelst dessen das Erzgebirge mit den in das Ausland führenden Eisenbahnen u. s. w.“ Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, daß sich die Zweigeisenbahn, welche das Erzgebirge durchschneidet, ebenso wohl an die dresdner Eisenbahn als an die bayerische Eisenbahn bei Zwickau anschließen könnte, oder an beide zugleich. Ich wiederhole, zu setzen anstatt: „mit einer der“: „mit den.“

Präsident von Gersdorf: Ich wollte nur bemerken: es würde wohl eine Frage auf den Vorschlag in der Art zu richten sein, wie Sie ihn jetzt amendirt haben.

Freiherr von Friesen: Ich glaube, daß bei meinem Antrage durchaus nichts verloren wird, aber sehr viel gewonnen werden kann, wenn durch Erörterungen eine Linie gefunden wird, welche das Land und namentlich das Erzgebirge am vollkommensten befriedigt.

Bürgermeist. Wehner: Ich wollte mir dies vielbesprochenen Antrags wegen erlauben, auf den Schluß der Debatte anzutragen, insofern nämlich das Gutachten nicht angenommen wird, um die Erklärung gegen das Separatvotum zu beseitigen.

Referent Bürgermeist. Schill: Der Herr Separatvotant hat sich über die Gegenden, welche werden berührt werden bei dem Zuge über Freiberg, ausgelassen, und ich erlaube mir da, auf das zu verweisen, was Se. königl. Hoheit in dieser Beziehung gesagt haben, und ich glaube, es ist klar nachgewiesen worden, daß die Bevölkerung nach Riesa hin