

viel größer ist, als die in der Richtung nach Freiberg. Ich lasse das dahin gestellt sein. Wenn der Herr Separatvotant auf die Kassenüberschüsse Bezug genommen hat, so habe ich hierin keinen Zusammenhang gefunden; denn ich muß bemerken, daß auf die Kassenüberschüsse nicht die Kosten für den Elbstolln gewiesen worden sind. Wie über die Kassenüberschüsse disponirt werden soll, theils zu Eisenbahnen, theils zu andern Zwecken, darüber verlangt die hohe Staatsregierung eine Bewilligung; ich glaube, es wird später darauf zurückgekommen werden. Bemerken muß ich freilich noch, daß, wenn der Staat eine wohlfeilere Bahn vorziehen will, dieß für die Majorität spricht, da sie die kostspielige und kaum mit dem Nutzen im Verhältnis stehende Bahn über Freiberg übergehen will. Was die Fassung des Antrags selbst anlangt (s. Nr. 7. des Anhangs, S. 182), und was dieserhalb ist erklärt worden, so scheint mir, wenn man nämlich das Separatvotum annehmen will, die Fassung, wie sie S. 10 der Regierungsvorlage unter 5. (s. Nr. 1. des Anhangs) gegeben worden ist, die allein richtige. Es würde die Erklärung, die der Herr Separatvotant gegeben, jedenfalls den dormaligen Wunsch der Ständeversammlung noch weit überschreiten, denn wenn es heißen soll: „mit den in das Ausland führenden Eisenbahnen“, so würde mehr zugesagt, als man will. Daß man eine Verbindungsbahn von beiden Seiten nach Chemnitz hin richten will, das liegt nicht in den Wünschen der Kammer und auch nicht in den Wünschen der Deputation. Sollte man in dieser Beziehung der Majorität nicht beipflichten, sondern dem Separatvotum, so würde ich bitten, daß man diejenige Fassung annehme, die auf der Seite 10 der Regierungsvorlage unter 5. (s. Nr. 1. des Anhangs) gegeben ist; denn sie scheint am passendsten zu sein, indem sie sich an die erklärte Nothwendigkeit anschließt, daß man zur Zeit nur einen Tract will.

Prinz Johann: Ich wollte nur auf einen Punkt aufmerksam machen. Es ist von mehreren Gegnern des Majoritätsgutachtens, namentlich vom Herrn Vicepräsidenten, darauf hingewiesen worden, man müsse sich nicht mit einem Beschlusse in dieser Angelegenheit übereilen. Ich muß gestehen, daß ich nicht recht einsehe, wie von einer Uebereilung die Rede sein kann, hinsichtlich der Chemnitz-riesaer Eisenbahn. Bereits bei vorigem Landtage ist diese Bahn zur Sprache gekommen; bereits damals hat sich die Ständeversammlung für diesen Bau ausgesprochen; das allerhöchste Decret, welches gegenwärtig der Ständeversammlung vorliegt, ist bereits lange Zeit in den Händen der Kammermitglieder; alle Kammermitglieder und auch besonders die Deputationsmitglieder haben Zeit gehabt, die Gründe für und wider zu erwägen; die Verhandlungen der jenseitigen Kammer sind gleichfalls in unsern Händen, und ich glaube, Alles liegt so vor, daß eine Uebereilung ganz außer den Grenzen liegt, und wenn man glaubt, Beschluß fassen zu können, so muß man ihn fassen und wissen, was man sagen will, und ich glaube, daß mein geehrter Nachbar niemals zweifeln wird, was er sagen will. Daß der Bau der Binnenbahn

dem Baue der nach dem Auslande führenden Bahnen nachstehen muß, daran kann man nicht zweifeln. Es fragt sich nur, ob Beschluß über diese Bahn gefaßt werden soll, und es ist doch zu wünschen, daß man einen Plan über die Eisenbahnen festsetzt, die mit Hilfe des Staates ausgeführt werden sollen. Es ist auch für die erzgebirgische Bahn zu wünschen, damit nicht die Interessenten, die sich für die Bahn verwendet haben, von dem Unternehmen ganz abstecken, so daß dasselbe gar nicht zu Stande kommt, wenigstens vielleicht erst in späterer Zeit, was allerdings nicht wünschenswerth ist.

Bürgermeistr. Hübler: Der Majorität der Deputation angehörig, erlaube ich mir zu Rechtfertigung meiner Ansicht, nachdem man gestern und heute über die Frage der Wahl der Bahn zu Verbindung des mittlern Erzgebirges von Chemnitz ab mit einer der in das Ausland führenden Hauptbahnen soviel gesprochen, nur noch ein Paar Worte. Es könnte allerdings befremden, daß ich als Angehöriger einer Stadt, in deren Interesse die Ausführung einer Bahnlinie von Chemnitz in der Richtung über Dederan und Freiberg nach der Elbe nothwendig liegen würde, dem Minoritätsgutachten, welches gerade diesem Tracte den Vorzug giebt, mich nicht angeschlossen habe. Einmal aber halte ich die Schwierigkeiten, welche die Natur diesem Bahntracte entgegengestellt hat, — und es ist da nur von den Schwierigkeiten die Rede, die wir aus den eignen Mittheilungen der Vertheidiger dieses Tractes kennen — für so groß und von solcher Bedeutung, daß meiner Ueberzeugung nach die Möglichkeit der Ausführung der Bahn an diesen technischen Schwierigkeiten scheitern muß. Aber auch angenommen, sie ließen sich durch theilweise Anwendung von Pferdekraft oder durch sonstige technische Vorrichtungen oder selbst durch neue Fortschritte der Technik künftig heben; so würden der Bau der Bahn und namentlich die S. 180 (Nr. 7. des Anhangs) geschilderten grandiosen Ueberdämmungen, Ueberbrückungen und Tunnelbaue einen Aufwand beanspruchen, der mit der Rentabilität der Bahn im schreiendsten Mißverhältnisse stehen, die Staatskasse nach Befinden mit einer Summe von 10 bis 20 Millionen belasten, und jedenfalls bei dem großen Umwege, den die Bahn zu nehmen hätte, über den eigentlichen, für das Erzgebirge berechneten Zweck weit hinausgehen würde; während dem Erzgebirge durch die beiden Punkte Zwickau und Chemnitz der Anschluß an die in das Ausland führenden Bahnen schon sehr nahe gebracht und die günstige Rückwirkung dieser beiden Anschlußpunkte für das Erzgebirge nicht zweifelhaft ist. Dieser Geldgrund, meine Herrn, ist für mich in der vorliegenden Sache der durchschlagende. An dieser pecuniären Klippe wird und muß, möge die Technik vorschreiten, wie sie wolle, die Ausführung der von der Minorität bevormorteten Bahn zu allen Zeiten scheitern. Unter diesen Verhältnissen habe ich die Rücksichten für eine einzelne Stadt den gleich höher stehenden Interessen des gesammten Landes unterordnen zu müssen geglaubt, vermag aber aus eben diesem Grunde auch nicht, für eine Journirung der Beantwortung der jetzt vorliegenden Frage zu stimmen, um so weniger, da es, wie schon Se. königl. Ho-