

nicht gut, wenn man sagte, das Erzgebirge sei nur in und bei Chemnitz gewerbthätig. Es ist auch in andern Gegenden gar sehr gewerbthätig, und daher muß auch in andern Gegenden für dasselbe gesorgt werden. Man denke an den Bergbau, den man ganz außer Anschlag gebracht hat, an andere Gegenstände der Industrie, wie das Hüttenwesen, Eisenblechwaaren, an Kalk, Leinwand, Spitzen und dergleichen — von den seiffener Holzwaaren ist schon gesprochen worden, — alles Gegenstände, bei welchen der Vortheil einer Eisenbahn von der Art, wie ich sie meine, offenbar vor Augen tritt. Dann aber erwäge man auch, daß in einer größern Entfernung von Chemnitz es ebenfalls Fabrikorte giebt, denen die Bahn zu Gunsten sein würde und für die sie eben so nothwendig ist, wie für Chemnitz; ich erwähne nur Lengenfeld, Kirchberg und des plauenschen Grundes, der bei dieser Eisenbahn getroffen werden würde. Hat man doch schon die Nothwendigkeit einer Eisenbahn für den plauenschen Grund und die daselbst befindlichen Bergbau- und Fabriketablissemens anerkannt, und ist man doch schon im Begriffe gewesen, Einleitungen zu treffen, um für den plauenschen Grund bis Tharand von Dresden eine Eisenbahn zu errichten. Aber nicht bloß das, was aus dem Gebirge ausgeführt wird, muß in Betracht kommen, sondern hauptsächlich auch das, was einzuführen ist, und darunter hauptsächlich Getreide und Steinkohlen. Das Getreide und die Steinkohlen können bei einer andern Bahnlinie durch das Erzgebirge auf beiden Seiten, ersteres theils von der Elbe und Dresden, theils von Zwickau erlangt werden, wohin es auf einer andern Eisenbahn nicht, ohne daß es durch die Fracht vertheuert wird, gebracht werden kann. Was zu allerletzt die dicht gedrängte Bevölkerung betrifft, so kann ich versichern, daß in andern Gegenden des Erzgebirges, auch außer der Gegend von Chemnitz, die Bevölkerung eben so dicht ist, wie dort, und daß der von der dichten Bevölkerung hergenommene Grund auch auf andere Gegenden des Erzgebirges angewendet werden kann.

Secretair Bürgermstr. Ritterstädt: Ich werde nur kurz sein, und keineswegs auf die Gründe eingehen, die für und wider sprechen, sondern nur darauf aufmerksam machen, daß die hier vorliegende Frage meines Erachtens doch von Jedem als sehr zweifelhaft anerkannt und zugestanden werden wird, daß namentlich der Bahn von Chemnitz nach Riesa große und wichtige Bedenken entgegenstehen. Ich muß gestehen, in solchen Fällen halte ich mich gern zur Parthei der Zauderer, da gerade keine dringende Nothwendigkeit vorliegt, schon jetzt einen Beschluß zu fassen. Aus finanziellen Rücksichten muß der Bau einer solchen Bahn warten, bis die großen Staatseisenbahnen vollendet sind. Es können vielleicht zwei Finanzperioden vorüber gehen, ehe an diesen Bau gedacht werden kann, und warum soll man sich in einer solchen zweifelhaften Frage schon jetzt entscheiden? Es können in einem solchen Zeitraume so viel Veränderungen in Bezug auf das Eisenbahnwesen, nicht bloß in technischer, sondern auch in anderer Rücksicht, vorgehen, daß es leicht möglich ist, man könnte einen Beschluß, den man jetzt hierin gefaßt hätte, später zu bereuen haben. Namentlich muß ich auch wünschen,

Anhang 8.

daß über eine etwaige Pferdebahn noch genauere Erörterungen angestellt würden, indem es mir scheint, daß, obgleich sie weniger schnell ist, als eine Dampfbahn, sie doch bei einer Binnenbahn recht wohl anwendbar sein könnte, wo es auf so große Schnelligkeit nicht ankommt. Was die Beruhigung des Erzgebirges betrifft, so sollte ich glauben, daß diese vollständig hergestellt würde, wenn man den Vorschlag der Minorität annimmt, nämlich sich so auszusprechen, daß eine Bahn von Chemnitz bis an die Elbe in das Eisenbahnsystem aufgenommen werde. Dadurch würde das Gebirge die Zusicherung bekommen, daß eine solche Bahn zur Ausführung kommt, und die jetzt bestehende Gesellschaft würde dieser Bahn ihre Kräfte widmen können, sie möge nun von Chemnitz nach Riesa oder über Freiberg geführt werden. Aus diesen Gründen muß ich mich dem zuletzt erwähnten Gutachten anschließen.

Präsident von Gerstorf: Ich würde nun erwarten, ob der Herr Referent noch das Wort nehmen wolle.

Bürgermstr. Wehner: Ich bitte aber, den Vorbehalt nicht zu vergessen. Insofern das Deputationsgutachten nicht angenommen wird, würde ich mir ein Amendement zu dem Antrage vorbehalten, aber eher nicht.

Fürst von Schönburg: Ich würde mir auch erlauben gegen das Sousamendement zu sprechen, welches der Herr Referent in Vorschlag gebracht hat, daß nämlich der Tract von Chemnitz nach Zwickau von der Erwägung ausgeschlossen sein soll. Ich weiß nicht, ob ich jetzt, oder später das Wort nehmen kann.

Referent Bürgermstr. Schill: Ich habe bloß eine Bemerkung dazu gemacht, ohne einen Antrag zu stellen. Ich muß hauptsächlich darauf zurückkommen, was eigentlich die hohe Staatsregierung dießmal durch den Vorschlag bezweckt hat. Der Zweck war kein anderer, als ein festes System aufzustellen, welches in einem Zeitraume von 10 Jahren in seinen wesentlichen Theilen vollendet werden sollte, d. h. alle die Bahnen zu bauen, die im Interesse des Landes auf Unterstützung aus Staatskassen Anspruch zu machen haben, einmal, um die Mittel in Zeiten unter günstigen Bedingungen herbeischaffen zu können, und dann, um dem Andränge nach andern Bahnen mehr mit Kraft entgegen treten zu können. Ich glaube, daß die Verfolgung dieses Zweckes auch von unserer Seite nur unterstützt werden muß. Wenn man dem Majoritätsgutachten nicht beistimmen will, sondern sich für die Minorität oder das Separatvotum erklären will, so ist es natürlich, daß man von diesem Zwecke sich entfernt. Denn einmal wird gar nicht bestimmt werden, welche Bahn eigentlich noch in dieses System kommen soll, und dann wird man auch so viel Hoffnungen erregen, daß der Anträge sehr viel nachfolgen müssen. Herr Bürgermeister Ritterstädt hat in seiner letzten Rede noch darauf aufmerksam gemacht, daß Zaudern hier Noth thäte. Nun möchte ich glauben, daß, nachdem über diesen Tract schon so viel gesprochen worden ist, nicht etwa bloß in der gegenwärtigen Ständeversammlung und der gegenwärtigen Discussion,