

die Angelegenheit überhaupt schon jetzt wieder in Anregung bringen zu müssen, da dieselbe in einem gewissen Zusammenhange mit der, dem jetzigen Landtage vorliegenden Frage wegen Uebernahme der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn stehe, mit welcher letztern die hier berührte Verbindungslinie in unmittelbarem Anschluß zu sehen sein würde.

Dieser Zusammenhang ist allerdings so unläugbar, daß es nicht angemessen scheinen kann, hier, durch ein specielleres Eingehen auf den Gegenstand selbst, der Entscheidung wegen der Chemnitz-Niesauer Bahn oder den Beschlüssen, welche Folge derselben sein könnten, irgend wie zu präjudiciren. Wie aber auch diese letztern ausfallen mögen, so wird doch die Lage der Staatsfinanzen es kaum rathsam erachten lassen, sofort an die Ausführung der Verbindungsbahn gehen zu wollen, und um so mehr die völlige Beendigung der Vorarbeiten, welche im Gange sind, abgewartet werden kann.

Es ist aber nicht zu verkennen, daß, wenn die Uebernahme der Chemnitz-Niesauer Bahn beschlossen werden sollte, die Fortsetzung derselben nach der sächsisch-bayerischen Bahn eine Frage von der höchsten Wichtigkeit für den Staat werden würde, und daß es daher dringend wünschenswerth ist, die Erörterungen hinsichtlich der vortheilhaftesten Richtung der Verbindungslinie, ihrer Kosten und aller dahin einschlagenden Verhältnisse, in möglichster Vollständigkeit und Genauigkeit bewirkt zu sehen.

Der Ausschuß sieht sich daher auch veranlaßt, an die Kammer den Antrag zu stellen:

der Staatsregierung ihr Einverständnis mit der Vollendung der Vorarbeiten für die Verbindungsbahn von Chemnitz mit der sächsisch-bayerischen Eisenbahn zu erklären und den Wunsch auszusprechen, alle dahin einschlagenden Verhältnisse möglichst erschöpfend ermitteln zu lassen,

indem er schließlich noch erinnert, daß für die Kosten dieser Vorarbeiten 3,500 Thaler bei dem außerordentlichen Staatsbudget für 1849 — 51 in Ansatz gebracht sind.

Präsident Cuno: Es wird der Kammer durch den Ausschuß empfohlen: „der Staatsregierung ihr Einverständnis mit der Vollendung der Vorarbeiten für die Verbindungsbahn von Chemnitz mit der sächsisch-bayerischen Eisenbahn zu erklären und den Wunsch auszusprechen, alle dahin einschlagenden Verhältnisse möglichst erschöpfend ermitteln zu lassen. Wollen Sie diesen Antrag an die Staatsregierung bringen? — Einstimmig Ja.

Berichterstatter Abg. Harfort:

Was nun die von der Staatsregierung in der Beilage O. zu ihrer Vorlage gegebene Zusammenstellung der

Ergebnisse des hierländischen Eisenbahnverkehrs innerhalb der Betriebsjahre 1847 und 1848

betrifft, so würde es unstreitig viel zu weit führen, hier näher auf einen so umfang- und inhaltreichen Gegenstand eingehen zu wollen. Es kann daher lediglich auf den Inhalt dieser Zusammenstellung selbst zurückverwiesen und Jedem, der sich für das Eisenbahnwesen näher interessirt, überlassen werden, sich die Ergebnisse und die Schlüsse, zu denen sie Anlaß geben, klar zu machen. Daß dabei mit Vorsicht verfahren werden müsse, wird bereits in der Einleitung der Beilage O. selbst be-

merklich gemacht. „Zahlen entscheiden“ aber freilich nur dann, wenn sie selbst nicht allein genau und richtig sind, sondern auch eben so richtig angewendet werden. Jedenfalls aber ist es dankend anzuerkennen, daß in dieser unstreitig sehr wichtigen Beziehung ein Anfang gemacht worden ist, und es kann nur gewünscht werden, daß auf dem betretenen Wege weiter fortgeschritten werden möge.

Wenn schließlich die Staatsregierung darauf hinweist, daß sie bis jetzt Anstand genommen habe, manche, die Anlage und den Betrieb von Eisenbahnen betreffende, der frühern Gesetzgebung fremd gebliebene Gegenstände gesetzlich zu ordnen, weil es rathsam erschienen habe, weitere Erfahrungen abzuwarten, inmittelst aber das Erforderliche im Verwaltungswege provisorisch zu ordnen, daß sie indeß beabsichtige, die zur Regelung der wichtigeren gesetzlichen Bestimmungen nöthigen Vorlagen bald, und wenn irgend möglich noch an den jetzt versammelten Landtag zu machen, so kann sich der Ausschuß hiermit nur einverstanden erklären und der Kammer empfehlen:

sich gegen die Staatsregierung dahin auszusprechen, daß sie die Vorlage der für das Eisenbahnwesen erforderlich erscheinenden gesetzlichen Bestimmungen baldthunlichst erwarte.

Präsident Cuno: Wollen Sie, wie es Ihnen vom Ausschusse angerathen wird, sich gegen die Staatsregierung dahin aussprechen, „daß die Kammer die Vorlage der für das Eisenbahnwesen erforderlich erscheinenden gesetzlichen Bestimmungen baldthunlichst erwarte“? — Einstimmig Ja.

Abg. Klinkhardt: Wenn wir jetzt enorme Summen für das Eisenbahnwesen zu bewilligen und damit die Steuerpflichtigen zu belasten uns genöthigt gesehen haben, so ist es gewiß auch unsere Pflicht, darauf Bedacht zu nehmen, daß die Eisenbahnen möglichst gemeinnützig gemacht werden. Es scheint dies aber nach einer von mir gemachten Erfahrung, welche ich Ihnen, meine Herren, behufs der Motivirung eines von mir einzubringenden Antrages mittheilen will, nicht allenthalben der Fall zu sein. Als im Sommer des vorigen Jahres die Kriegesreservisten, zum Theil Familienväter, und arme Familienväter, zum Waffendienste einberufen wurden, war es diesen Leuten wegen ihrer Armuth, und weil sie den letzten Groschen noch mit ihren zurückbleibenden Familien theilen mußten, nicht möglich, die Eisenbahn zu benutzen. Sie mußten also, um an Ort und Stelle zu gelangen, sich tagelangen Strapazen aussetzen, während sie auf der Eisenbahn in nur wenigen Stunden ihrem Berufe, der für Manchen sehr schwer erscheinen mochte, entgegenzueilen konnten. Es wäre das um so leichter zu ermöglichen gewesen, da, wie ich mich mehrfach selbst zu überzeugen Gelegenheit hatte, die Wagen dritter Classe nicht einmal besetzt, wenigstens nicht ausreichend besetzt waren. Während also die Wagen nicht gehörig besetzt und benutzt durch die Fluren dahin rasselten, mußten die armen zum Kriegsdienste Einberufenen langsam ihres Weges zu Fuße dahinwandeln. Dies, meine Herren, veranlaßt mich, aus rein menschlichen Motiven bei der geehrten Kammer einen Antrag einzubringen, der dahin geht: „Die Kammer wolle