

nitz-Elsterlein-Annaberg empfehlen. Es wird sich im Verlauf des Berichtes Gelegenheit bieten, auf deren Inhalt näher einzugehen.

Ich bemerke hierbei, daß noch eine Petition hinzukommt, welche ich später die Ehre haben werde, der Kammer mitzutheilen.

Außerdem beziehen sich die eingegangenen Petitionen, wie man sich schon hier in der Kürze anzudeuten erlaubt, auf folgende projectirte Bahnlinien:

- a) Chemnitz-Freiberg, in drei Projecten,
- b) Freiberg-Döbeln,
- c) Freiberg-Kieritzsch,
- d) Chemnitz-Deberan-Olbernhau,
- e) die Mulden-Zwota-Egerthalbahn,
- f) Aue-Eibenstock-Schönheida,
- g) Plauen-Delsnitz-Eger,
- h) Herlasgrün-Eger,
- i) Zwickau-Lengenfeld-Delsnitz, in zwei Projecten,
- k) Zittau-Großschönau-Warnsdorf,
- l) Böbau-Seiffhennersdorf, zum Anschluß an letztgenannte Bahn.

Da diese Petitionen den Umfang der Bestrebungen kennzeichnen, welche im Kreise der verschiedenen Betheiligten auf den Ausbau des vaterländischen Eisenbahnnetzes gerichtet sind und zudem sich mehr oder weniger entschieden gegen den Bau einer Chemnitz-Annaberg Bahn aussprechen, so hatte die Deputation dieselben mit in den Bereich ihrer allgemeinen Erwägungen zu ziehen.

Es darf nicht überraschen, daß sich in unserem Vaterlande die Wünsche für die Erbauung neuer Bahnstrecken immer mehr ausbilden, daß dieselben, sobald die Beschlußfassung über ein Bahnproject bevorsteht, sich immer lebhafter für oder gegen dasselbe aussprechen.

Sachsen ist in den verschiedensten Landestheilen neben dem Ackerbau auf industrielle Thätigkeit hingewiesen: die Intelligenz und Arbeitsstüchtigkeit seiner dichten Bevölkerung sind die Bedingungen für eine immer erfreulicher fortschreitende gewerbliche Entwicklung. Unerkannte Wahrheit ist es aber, daß, wo einmal Eisenbahnen angelegt wurden, der Besitz dieses mächtigen Verkehrsmittels eine wesentliche Unterstützung wurde für die Concurrenzfähigkeit auf gewerblichem Gebiete. Neue industrielle Unternehmungen wurden naturgemäß zumeist von den Gegenden angezogen, welche durch Eisenbahnen leicht zugänglich waren; denn während ursprünglich die Eisenbahnen dem Verkehre nachgegangen waren, zog jetzt der Verkehr den Bahnen nach. Und wie im Staate alle Interessen auf das Engste verknüpft sind, so äußerte sich der wohlthätige Einfluß der Eisenbahnen stets auch in erfreulicher Rückwirkung auf den gesammten Nationalwohlstand; denn die Erzeugnisse der Bodencultur blieben niemals unberührt von den Vortheilen der neuen Schienenwege. Selbstverständlich mußte sich also in Sachsen bei Denjenigen, welche zur Zeit noch entfernt von einer Eisenbahn wohnen, Wunsch und Bedürfnis nach dem wichtigen Verkehrsmittel immer mehr geltend machen, je klarer das Bewußtsein von dessen Vortheilen sich durch die Vergleichung mit den schon begünstigten Landestheilen ausprägte.

Aufgabe der Regierung und Stände ist es aber, unter stetem Hinblick auf die vorhandenen finanziellen Kräfte, von den erstrebten neuen Bahnverbindungen diejenige aus-

zuwählen, welche sich nationalöconomisch als die wichtigste herausstellt, ohne daß deren Vortheile durch zu große finanzielle Opfer erkauft werden müssen.

Dieser Gesichtspunkt ist von den hierzu in unserem Staate berechtigten Factoren auch festgehalten worden. Nachdem Sachsen mit glücklichem Erfolg bemüht gewesen ist, die bei einer Umgestaltung der großen Verkehrswege, wie die Eisenbahnen solche gebracht haben, einem kleinen Lande drohende Gefahr, mehr oder weniger umgangen zu werden, durch rechtzeitiges und rüstiges Eingreifen in den Eisenbahnbau zu beseitigen und die Verbindung mit den großen Continenalbahnen sich zu sichern, hat man, in richtiger Erkenntniß obiger Grundsätze, den Bau von Binnenbahnen in das Auge gefaßt. Dabei hat man sich in Uebereinstimmung mit denjenigen Grundsätzen befunden, welche andere Staaten — wie England, Frankreich, Belgien, Preußen u. s. w. — befolgen; denn auch dort hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, nach Schaffung der großen Verkehrsstraßen, im Innern Binnen- und Verbindungsbahnen zu begründen. Was aber bei uns ursprünglich die Energie der Privaten begonnen und zum Theil auch erfolgreich hinausgeführt hat, konnte nur auf Staatskosten weiter entwickelt werden; denn es bedarf keines Beweises, daß alle in den letzten Finanzperioden zur Ausführung gelangten Bahnen durch Actienunternehmungen nicht zu Stande gekommen sein würden. Ebenso ist es als feststehend zu bezeichnen, daß die nächste Zukunft, wenn nicht besondere finanzielle Begünstigungen Seiten des Staates, von denen man in Sachsen zeither abgesehen hat, hinzutreten sollten, hierin keine Aenderung bringen wird; denn das private Capital hat bei uns keine Neigung, sich Binnenbahnen zuzuwenden, deren finanzielle Resultate für eine längere Zeit den Anforderungen nicht entsprechen dürften, welche Capitalisten bei einer Verwendung ihrer Mittel zu beanspruchen pflegen, während Diefen natürlich die für den Staat in den Vordergrund tretenden nationalöconomischen Rücksichten gleichgiltig sind.

Unter den Binnenlinien, auf welche die Aufmerksamkeit des Staates sich vorzugsweise schon seit längerer Zeit gerichtet hat, nimmt die gegenwärtig der Berathung unterliegende Bahn von Chemnitz nach Annaberg einen bevorzugten Platz ein, wie ein kurzer Rückblick auf die einschlagenden seitherigen Vorgänge zeigen wird.

Auf dem Landtage 1854/55 wurde, nach Maaßgabe des königlichen Decrets vom 24. Januar 1855, der Bau einer Eisenbahn von Zwickau nach Schwarzenberg proponirt. In den Erläuterungen zu diesem Decret

(Landt.-Acten 1854/55, I. Abth., S. 262 flg.)

erklärte die Regierung, wie es vorzugsweise das obere Erzgebirge sei, welches der Vortheile der Eisenbahnen noch entbehre, daß aber für den Staat dringende Verpflichtung vorliege, einen Anschluß des Obererzgebirges an das bestehende Schienennetz zur Ausführung zu bringen, weil es sich dabei nicht bloß um Erhaltung eines schon vorhandenen Verkehrs, um die Förderung eines schon blühenden Gewerbebetriebes, sondern darum handle, ob man den in reichen Naturschätzen sich darbietenden Stoff für eine neue Gewerbsthätigkeit unbenutzt liegen lassen oder zur Geltung und Verwerthung bringen, ob man die Kräfte einer nur zu zahlreichen Bevölkerung durch Mangel an Erwerb in Armuth erschaffen sehen, oder in naturgemäßer und lohnender Thätigkeit neu beleben und kräftigen wolle.