

angeben, indem ich folgende drei Fragen etwas näher beleuchte. Es sind dies die Fragen, ob, wie und wann gebaut werden soll. — Ob die fragliche Bahn gebaut werden soll, ist die erste Frage. Die Regierungsvorlage sagt uns hierüber, daß keinem der noch für Sachsen möglichen Anschlüsse an das Ausland eine höhere Bedeutung zuzusprechen sei, als dem hier in Frage stehenden Projecte. Das Project verfolgt, das kann und wird mir Niemand leugnen, den kürzesten Weg von Norden nach Süden; es verfolgt die uralte Handelsstraße und geht auf Verkehrspunkte hin, die in südlicher, westlicher und östlicher Richtung mit den wichtigsten Strecken des Continents in Verbindung stehen. Es ist das fragliche Project das Project einer Continentalbahn und vielleicht der wichtigsten, an der sich Sachsen betheiligen kann. Lassen Sie uns daher die von Bayern und ich gebe es zu, auch im Interesse Bayerns dargebotene Hand ergreifen und uns den kürzesten Weg von Norden nach Süden in die gesegneten Fluren dieses Landes und in die Gauen unseres großen Vaterlandes finden. Thäten wir es nicht, würden wir uns in Widerspruch setzen mit den diesfalligen Intentionen und Ansichten der hohen Staatsregierung, so könnten wir eine schwere Verantwortung auf uns laden. Denn wir dürfen nicht verkennen, daß es sich hier nicht bloß um die Gegenwart, sondern auch um die Zukunft unseres speciellen Landes handelt. Verschaffen und sichern wir uns nicht den kürzesten Weg durch Sachsen nach dem Süden, so werden sich andere Interessen finden, die trotz Sachsen sich diesen Weg zu verschaffen und zu sichern wissen werden. Der Anfang dazu ist auf der Linie Halle-Weißenfels-Gera gemacht, die Fortsetzung wird folgen. Jeder, der die diesfalligen einschlagenden geographischen, localen und vielleicht auch politischen Verhältnisse kennt, wird mich verstehen. Lassen Sie sich nicht beirren durch den Wahn, als ob es sich hier um große und unüberwindliche Terrainschwierigkeiten handle. Die neuere Technik hat ganz andere Schwierigkeiten überwunden und wird auch diese zu überwinden wissen. Und was die Kosten anlangt, so kommen diese nicht in Betracht, wo es sich um Verfolgung höherer politischer Zwecke handelt. In der That ist Sachsen ganz vorzugsweise darauf angewiesen, diesen kürzesten Weg von Norden nach dem Süden sich zu sichern. Es handelt sich hier um seine wichtigsten Interessen; es handelt sich hier, davon bin ich überzeugt, in gewisser Beziehung um das Wohl des Staates. Ich weiß nun wohl, es sind hiergegen verschiedene Gründe geltend gemacht worden, namentlich hat ihrer die Minorität in ihrem Gutachten im Allgemeinen ausführliche Erwähnung gethan. Im Allgemeinen muß ich bemerken, daß die Abneigung, welche der Herr Verfasser des Minoritätsgutachtens gegen das Eisenbahnwesen überhaupt zu haben scheint, auch hier sich Platz gemacht habe; daß aber die Beurtheilung dieses Bahnprojectes, diese Abneigung dagegen mit

den sonstigen aus höheren Gesichtskreisen entlehnten Anschauungen, mit denen er die wichtigen Fragen des Handels und der Nationalöconomie zu beurtheilen pflegt, nicht ganz im Einklange steht. Was die speciellen Einwände anlangt, so will ich nur die hauptsächlichsten davon erwähnen. Dahin gehört es, wenn gesagt wird, wir hätten bereits in dieser Richtung Eisenbahnen, wir hätten nach Reichenberg-Paradubitz gebaut, wir hätten nach Bodenbach gebaut und diese Eisenbahnen seien concurrente Bahnen mit der projectirten. Ich kann diesen Einwand nicht als thatsächlich begründet ansehen; denn beide Eisenbahnlinien gehen südöstlich, während die von mir vertretene rein südlich geht. Der Umstand, daß nach Durchlaufung eines großen, mächtigen Landesgebietes sich diese Eisenbahnen an der Donau treffen, nun, meine Herren, ich sollte meinen, das könnte doch kein stichhaltiger Einwand gegen das Project sein, das unsern Weg zur Donau um etliche zwanzig Stunden kürzt. Sodann geht die Reichenberger Bahn bloß nach Böhmen, die hier in Frage stehende geht durch Böhmen nach Bayern; das ist ein Unterschied; die Bodenbacher Bahn aber geht längs einer schon vorher mit Dampfkraft befahrenen sehr lebhaften Wasserstraße, während die von mir empfohlene Bahn in das Herz Deutschlands auf Wegen geht, die der Dampf noch nicht berührt hat. — Man bezweifelt ferner die Rentabilität der fraglichen Bahn; ich habe darüber Folgendes zu bemerken. Ich stimme mit der Majorität der Deputation überein, wenn sie sagt, alle Rentabilitätsberechnungen seien trügerisch. Immerhin ist doch ein gewisses Gewicht auf solche Voranschlagungen zu legen und wenn ich der mir vorliegenden Rentabilitätsberechnung einigermaßen trauen kann, so kann ich Ihnen versichern, daß der schon jetzt auf der Straße Plauen-Eger sich bewegende Verkehr, einschließlich der Nebenpunkte, jährlich mehr als 5 Millionen Centner Güter beträgt. Daß dieser Verkehr einer weiteren Entwicklung fähig ist und ganz andere Dimensionen annehmen wird, wenn die Locomotive auf dieser Strecke geht, glaube ich nicht erst sagen zu müssen. Dazu kommt noch, daß, wenn die Strecke von Eger nach Bayern fertig ist, dann alle die Güter, welche von Norden nach Süden gehen, — von den von Süden kommenden und nach Norden gehenden will ich nicht einmal sprechen, — die fragliche Strecke treffen werden. Dahin gehören vorzugsweise die von Hamburg und Bremen kommenden Colonialwaaren und die Baumwolle; denn weil der Weg über Triest jedenfalls kostspieliger ist, als die Linie über Hamburg oder Bremen, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der diesfallige Verkehr die hier in Rede stehende Straße suchen werde. Dahin gehören auch die Kohlen; denn wenn auch die böhmischen Braunkohlen auf gewisse Entfernungen und unter gewissen Beschränkungen ihren Weg nach Sachsen nehmen und von Industrie- und