

und Gegenden des Voigtlandes nicht versagt werde; daß man sie vielmehr auch diesen Städten zuwenden möge. Ich hoffe deshalb, daß die Kammer in altbewährtem Vertrauen zu ihrer Finanzdeputation und im Hinblick auf die vor einiger Zeit von der Ministerbank abgegebene Erklärung, „daß gegen die Finanzdeputation selbst Götter vergebens kämpfen,“ dem Majoritätsgutachten der Finanzdeputation beipflichte und ihre Zustimmung ertheilen werde.

Abg. Weidauer: Die überraschende Richtung, welche die Debatte rücksichtlich der Äußerungen des Herrn Abg. Georgi in manchen Beziehungen nehmen muß, bestimmt mich, auf das Wort zu verzichten. Ich habe nur noch beizufügen, daß ich dem Antrage der Majorität zustimmen werde.

Staatsminister v. Friesen: Die Regierung hat volle Ursache, der geehrten Deputation für die Behandlung dieser Angelegenheit ihren aufrichtigen Dank zu sagen und sich im Wesentlichen und in der Hauptsache über das Gutachten derselben zu freuen. Ganz unbedingt einverstanden mit allen einzelnen Punkten desselben kann ich mich aber nicht erklären. Ich erlaube mir daher die Ansicht der Regierung hier vorzulegen und zwar, um die Debatte nicht unnöthig zu verlängern, lediglich in Bezug auf die abweichenden Punkte, sowie ich auch auf das ganze Minoritätsgutachten, dafern es nicht etwa in der Kammer noch eine besondere Vertheidigung finden sollte, nicht näher eingehen werde. Unter den Punkten, wo eine Uebereinstimmung zwischen der Regierungsvorlage und dem Deputationsgutachten nicht stattfindet, ist zunächst die Frage wegen der Ausdehnung des Baues von der sächsisch-bayerischen Eisenbahn in der Richtung nach Hof zu. Die Regierung selbst hat von Anfang an es für dringend wünschenswerth gehalten, daß wir bloß bis zur sächsischen Grenze bauen, weil sie vollständig die Gründe theilt, welche die Deputation dafür anführt, daß, wenn irgend möglich, es auf das Sorgfältigste zu vermeiden sei, außerhalb des Landes zu bauen. Die Regierung glaubte jedoch für alle Fälle sich eventuell die Ermächtigung der Kammern auch zu dem Weiterbau bis Eger geben lassen zu müssen. Nachdem jedoch die Finanzdeputation sich ganz bestimmt nur für den Bau bis an die Landesgrenze ausgesprochen hat und von diesem Gutachten nicht abgeht und ich annehmen muß, daß auch die Majorität der Kammer sich für dieses Gutachten erklären wird, so ist die Regierung jetzt in der Lage, sich diesem Gutachten ebenfalls vollständig anzuschließen. Ich werde daher bei diesem Punkte von dem eventuellen, weitergehenden Antrage auf Ermächtigung nunmehr ganz absehen. Ich erlaube mir jedoch in dieser Beziehung darauf aufmerksam zu machen, daß, wenn wir bloß bis an die Landesgrenze bauen, die auf Seite 117 im Decrete angegebenen Zahlen in Bezug auf die Kosten eine wesentliche Abänderung bedürfen. Diese Zahlen sind nämlich so ge-

funden worden, daß man die speciellen Kosten für die ganze Linie und die gesammten Generalkosten, sowie die Kosten für Anschaffung der Betriebsmittel für den Betrieb bis Eger zusammengerechnet und dann repartirt hat. Nach dem Gutachten der Deputation würden wir nun zwar bloß bis an die Landesgrenze bauen, aber die Ermächtigung erhalten, den Betrieb der ganzen Linie bis Eger zu übernehmen. Daraus folgt, daß auch die Betriebsmittel zu diesem ganzen Betriebe von Sachsen angeschafft werden müßten und es nur eine Folge des Deputationsgutachtens selbst, wenn somit der Sachsen treffende Aufwand bedeutend höher steigt, als der im Decrete angegebene und durch Repartition der Gesamtsumme nach der Länge gefundene. Der Voranschlag würde sich hiernach bei der Wahl der Linie über Plauen für Sachsen bis auf etwa 3,341,000 Thaler, bei Wahl der Linie von Herlasgrün aus aber auf etwa 4,410,000 Thaler erhöhen. Die Differenz beträgt etwas mehr als 1 Million. Das ist Alles, was ich in dieser Beziehung zu bemerken habe. Eine besonders wichtige Frage ist nun allerdings die über die Wahl der Linie innerhalb des Landes. In dieser Beziehung muß ich bemerken, daß die Staatsregierung, was ganz selbstverständlich ist, sich auf einem vollständig unbetheiligten Standpunkte befindet. Die Regierung verkennt keineswegs und hat auch früher schon an dieser Ansicht festgehalten, daß, wenn es sich bloß um eine innere Verbindungslinie innerhalb Sachsens handelte oder bloß um eine Linie, wie sie früher schon von verschiedenen voigtländischen Comités aufgefaßt wurde, bis nach Eger, dann unbedingt die Linie von Herlasgrün über Treuen, Auerbach, Falkenstein u. s. w. den Vorzug verdienen würde und zwar sowohl wegen der weit größeren industriellen Bevölkerung, welche sie mit dem Eisenbahnen verbindet, als wegen des speciellen fiscalischen Interesses, weil sie einen bedeutenden Theil der Staatswäldungen nahe berührt und somit auf die Verwerthung der Hölzer einen sehr bedeutenden Einfluß auszuüben im Stande ist, wie er von der Plauenschen Linie nicht zu erwarten steht. Indes in diesem Augenblicke handelt es sich aber um etwas ganz Anderes, es handelt sich in der Hauptsache und in erster Linie um eine große Verbindungslinie vom Norden nach dem Süden, um eine Linie, die uns zu gleicher Zeit, wie das auch schon mehrfach erwähnt worden ist, nach einigen Richtungen hin vor der Möglichkeit einer Umgehung des Landes schützen soll und deshalb tritt die Rücksicht auf den künftigen Durchgangsverkehr in den Vordergrund. Ich lege hierbei darauf, daß diese Linie etwa eine Million theurer kommt und länger ist, als die Linie über Plauen, kein entscheidendes Gewicht; denn ich habe gestern bereits bemerkt, daß bei dem großen Durchgangsverkehre nicht so sehr viel auf eine 1 bis 2 Meilen größere Länge ankommt. Aber entschiedenem Werth lege ich auf die günstigen Steigungsverhältnisse der Plauenschen Bahn in Vergleich zu der des oberen Voigtlandes. Nach den Vermessungen, die bis jetzt