

nach Chemnitz ist eben eine Zweigbahn in Aussicht genommen. Was die weitere Fortführung der Linie anlangt, so stehen sich hier Penig und Geithain gegenüber. Ich glaube, auch hier ist es nicht leicht, sich für das Eine oder das Andere zu entscheiden; wenn ich aber in Betracht ziehe, daß durch Berücksichtigung der Stadt Penig auf der Linie für die directe Verbindung von Chemnitz mit Leipzig eine wesentliche Verlängerung entstehen und daß diese Linie nach Penig wesentlich in das Verkehrsgebiet der bayer'schen Bahn eingreifen wird, so glaube ich, daß mehr Gründe für die Entscheidung für eine Linie direct nach Geithain ins Gewicht fallen. Noch zweifelhafter wird mir die Wahl der Linie von Geithain oder Gräfenhain aus. Ich bin in dieser Beziehung durch Das, was der Herr Abg. Jordan in überzeugender Weise aussprach, fast zu der Ansicht gekommen, daß die directe Linie nach Leipzig zu wählen sein würde. Auf der anderen Seite würde durch eine Einbiegung nach Borna eine Eisenbahnstrecke von drei Meilen erspart, die ganze Linie aber nur um 4000, resp. 8000 Ellen verlängert werden. Zweifelhaft ist mir hier noch Eins geblieben; es betrifft dies die Differenz im Kostenpunkte. Es ist in der Zuschrift des Herrn Finanzministers, welche an die Deputation gerichtet worden und welche im allgemeinen Theile des Berichts wörtlich Aufnahme gefunden hat, gesagt, daß die Linie Leipzig-Chemnitz circa $7\frac{1}{2}$ Millionen Thaler kosten würde. Die Deputation hebt hervor, daß, wenn nach Borna eingelenkt würde, die Bahn um drei Meilen kürzer wird; sie schlägt aber den Kostenaufwand auf 7 Millionen Thaler an. Es würde sonach das Ersparniß von drei Meilen Baulänge bloß das Ersparniß von einer halben Million Thalern zur Folge haben. Es will mir das zu dem Verhältniß des ganzen Kostenaufwands nicht recht einleuchten und es müssen in dieser Beziehung wohl Umstände obwalten, die noch nicht ausgesprochen worden sind, oder es ist die Sache noch nicht genügend erörtert; es würde mir lieb sein, wenn der Herr Referent mir diesen zweifelhaften Punkt aufklären wollte. Je nachdem dies der Fall sein wird und je nachdem das Eine oder das Andere in dem weiteren Verlauf der Debatte zu Tage tritt, werde ich mich für die eine oder andere Linie von Geithain ab entscheiden. Nach meiner Ansicht wird aber jede Entscheidung zu ertragen sein, es möge nun die eine oder die andere Linie gewählt werden, obwohl eine Verkürzung der Linie, wenn sie über Liebertwolkwitz geführt würde, um 8000 Ellen — ich setze voraus, daß Geithain rechts berührt wird — nicht unbeträchtlich erscheint. Was nun die Zweigbahn von Rochlitz nach Colditz anlangt, so habe ich keine Veranlassung, einer solchen entgegenzutreten, und ich wünsche nicht, daß diese Gegend mit der Ausführung der Eisenbahn auf die Zeit vertröstet werde, wo die projectirte Muldenthalbahn einmal ins Leben treten wird. Wird die Zweigbahn nach Rochlitz und Colditz gebaut, so ist es mir zweifelhaft,

ob der Bau der Muldenthalbahn zu Stande kommen wird. Ich glaube, daß es kein Unglück wäre, wenn er in seiner ganzen Ausdehnung nicht zu Stande kommen sollte; denn es würde von Glauchau über Penig bis zum Anschluß an die in Frage stehende Chemnitz-Leipziger Linie früher oder später doch erfolgen und dann der Anschluß und die weitere Fortführung der Linie von Colditz oder vielmehr Grimma aus über Wurzen für Sachsen nur einen geringen Werth haben.

Referent Heinrich: In Bezug auf Dasjenige, was der Abg. Thiele in Erfahrung zu bringen gewünscht hat, glaube ich, ihm gerecht werden zu können in der Entgegnung auf diejenigen Anfragen, welche der Herr Abg. Sachße gestern an mich gestellt; ich werde die Beantwortung beider Fragen verbinden. Was den Kostenpunkt anlangt, so hat der Herr Abg. Thiele ganz richtig gesehen, daß ein scheinbarer Unterschied von nur 500,000 Thlr. zu Gunsten der Linie Borna sich herausstellt; ich betone jedoch: nur ein scheinbarer; denn die Summe von 7 Millionen Thaler, welche für Erbauung der Leipzig-Bornaer Bahn gefordert wird, soll Nichts weiter sein, als eine runde Summe oder Maximalsumme, in welcher auch der zu erwartende Coursverlust bei Verkauf 4procentiger Papiere berücksichtigt ist. Im Uebrigen kann ich dem Herrn Abg. Thiele versichern und die Herren Regierungskommissare werden dies gewiß bestätigen, daß, was den Kostenpunkt anlangt, es sich in der Hauptsache durchaus gleich bleiben wird, ob die Bahn über Geithain nach Borna oder über Geithain nach Lausitz geht. Es sind eben auf beiden Tracten keine großen natürlichen Schwierigkeiten zu überwinden. Man fährt so zu sagen auf dem platten Lande fort und die Kosten einer solchen Bahnmeile lassen sich im Voraus annähernd bestimmen. Sie werden sich, Betriebsmittel eingerechnet, auf circa 400,000 Thlr. belaufen und wenn, wie die technische Beilage zum Decret zeigt, 3 Meilen Bahnbau erspart werden, so erwirbt dies jedenfalls eine Ersparniß von über 1 Million. Das steht für mich, der ich doch mit diesen Angelegenheiten ziemlich bekannt bin, fest. — Ich gehe nunmehr zur Beantwortung der mir vom Abg. Sachße gestellten Fragen über. Es sind, wenn mich mein Gedächtniß nicht trügt, drei. Er hat von mir Auskunft begehrt zunächst darüber, ob die über Limbach und Penig nach Borna und beziehentlich Leipzig führende Linie nicht kürzer sei, als diejenige, welche nach dem Deputationsvorschlage über Burgstädt, Lunzenau und Geithain dahin geführt werden soll; ob erstere nicht die technisch richtigere sei und ob ich nicht die Meinung hege, daß die an der Burgstädter Linie liegenden Ortschaften weniger wichtig seien, als die an der Limbacher Linie liegenden. Ich glaube, den Abg. Sachße so richtig verstanden zu haben. Was den ersten Punkt anbelangt, nämlich, ob die über Limbach-Penig oder, dem