

herzustellen. Deshalb war auch die Regierung auf dem vorigen Landtage und ist jetzt auch wieder der Ansicht, daß eine directe Bahn zwischen Leipzig und Chemnitz keine solche sei, die, wenn es sich um den Bau von Staats-eisenbahnen handelt, in erste Linie zu stellen sei; sie nahm und nimmt vielmehr an, daß wir in Sachsen noch viele Bahnen zu bauen haben, bei denen ein größeres und wichtigeres Interesse vorläge, als das einer kürzeren Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig; sie nahm und nimmt noch jetzt an: wenn es sich um eine bald herzustellende, um eine dringend nöthige Bahn in jener Gegend handelte, die nur eine solche sein kann, durch welche die bedeutenderen industriellen Ortschaften in der Nachbarschaft von Chemnitz und die nordwestlich von Chemnitz gelegenen mit dem allgemeinen Eisenbahnnetze in Verbindung gebracht werden. Diese Auffassung mußte dahin führen, daß, als sich eine Privatgesellschaft fand, die diese Bahn bauen wollte, die Regierung, da sie den volkswirtschaftlichen Standpunkt hauptsächlich im Auge behielt, dieser Gesellschaft kein Hinderniß in den Weg legte. Der Staat war nicht in der Lage, die Bahn zu bauen, wir hielten diese Bahn nicht für so wichtig; kam aber eine Gesellschaft, welche die Bahn so bauen wollte, daß zugleich die volkswirtschaftlichen Interessen der Betheiligten befriedigt würden, dann durfte ihr kein Hinderniß entgegengestellt werden. Es ist Ihnen aber bekannt, daß der Plan der Privatunternehmer, eine Bahn in dieser Gegend zu bauen, scheiterte, und ich glaube, nicht ganz ohne Grund behaupten zu können: er scheiterte an der Art der Bedingungen, die auf dem vorigen Landtage für die Ausführung der Bahn gestellt wurden. Seitdem hat sich eine andere Gesellschaft gefunden, die, so viel die Regierung weiß, sich des besten Rufes erfreut und gewiß nach Allem, was wir gehört haben, im Stande sein wird, die nöthigen Geldmittel zu beschaffen. Die Regierung war also, fortwährend von demselben Principe ausgehend, geneigt, dieser Gesellschaft die Concession zu ertheilen. Als nun die Sache in der Deputation zur Sprache kam, fanden wir dort eine andere Ansicht vor. Im Wesentlichen über die Bedeutung der Frage war man wohl einig; aber die Deputation stellte folgende Sätze auf. Sie sagte: die Linie Leipzig-Chemnitz ist die einzige von den noch übrigen Bahnen in Sachsen, die eine sichere Rentabilität verspricht. Wollen wir diese in die Hände einer Privatgesellschaft geben, so wird dem Staate nur noch übrig bleiben, die entschieden unrentablen Bahnen zu bauen. Nun hat sich aber eine Gesellschaft gefunden, die die Bahn von Leipzig nach Chemnitz bauen will; darauf hin haben die betheiligten Interessenten ihren Zuschnitt gemacht, von allen Seiten wird die Concession gewünscht, weil zugleich ein volkswirtschaftliches Bedürfnis dadurch erfüllt wird. Es bleibt also Nichts übrig, wenn wir das finanzielle Interesse damit vereinigen wollen, als daß wir nunmehr nicht bloß auf Staatskosten bauen, sondern auch sofort damit beginnen;

um der Gegend nicht den Vortheil zu entziehen, den sie durch den Bau der Bahn von einer Gesellschaft haben würde. Das ist die jetzige Lage der Dinge und dadurch ist die Sache in eine etwas schwierige Lage gekommen; wir sind nämlich dadurch, daß eine Privatgesellschaft bauen will, nunmehr auch in Bezug auf diesen Bahnbau auf Staatskosten genöthigt, rascher zu Werke zu gehen, als wir außerdem, wenn das nicht der Fall gewesen wäre, gethan haben würden. Das ist wohl aufzufassen, um die Schwierigkeit der jetzigen Lage zu erklären. Sie sehen schon aus Dem, was ich bisher gesagt habe, daß die Regierung auch jetzt noch auf dem Standpunkte steht, daß nicht die möglichste Kürze dieser Linie der vorwiegende Gesichtspunkt bei dem Baue derselben sein muß, sondern die möglichste Nutzbarmachung für die commerciellen und industriellen Interessen des Landes. Wir haben freilich in der gestrigen Sitzung auch noch einen neuen Gesichtspunkt über diese Bahn entwickeln gehört, der bisher noch nicht, wenigstens nicht in dieser Schärfe hervorgetreten ist. Die Herren Abgg. Schnoor und Jordan haben diese Bahn als einen Theil einer Weltbahn bezeichnet, als den Theil einer großen Bahn, die von Hamburg nach Wien führe, und aus diesem Grundsatz die Folgerung gezogen, daß man, um den großen Zweck zu erfüllen, auch die möglich kürzeste Linie schaffen und die Nebenpunkte rechts und links ruhig bei Seite liegen lassen müsse. Ich glaube, die Herren gehen hierbei doch etwas zu weit. Ich muß offen meine Zweifel bekennen, daß diese Linie, das Stück Leipzig-Chemnitz jemals eine große Bedeutung für eine sogenannte Weltbahn haben werde. Sie hat zwei Concurrencybahnen neben sich, die Linie von Leipzig über Eger und von Leipzig über Dresden und Bodenbach, die schon jetzt den Verkehr zwischen Wien, Hamburg und der Nordsee vermitteln. Bei der Frage, ob sie mit diesen Bahnen concurriren, ihnen in irgend erheblichem Umfange den Verkehr entziehen kann, glaube ich, darf man nicht bloß auf die Kürze dieses einzelnen Stückes der ganzen Linie Rücksicht nehmen. Bei so großen Entfernungen verschwindet ganz entschieden ein Umweg von 1 bis 2 Meilen vollständig gegenüber den anderen Rücksichten, die hierbei in Frage kommen. Bei so großen Bahnen ist es vielmehr die Leistungsfähigkeit, welche entscheidend ist, und diese hängt von verschiedenen Verhältnissen ab; sie hängt ab von den Steigungsverhältnissen der Bahn, von der Bedeutung der dazwischen liegenden Ortschaften, von der Bedeutung des Verkehrs überhaupt, der sich auf derselben entwickelt und durch welchen die Beschaffung genügender Betriebsmittel möglich wird u. s. w. Nun bitte ich aber, zu bedenken, daß, wenn auch die Bahnlinie Leipzig-Chemnitz noch so direct hergestellt würde, sie von Chemnitz aus, wo die Annaberger Bahn beginnt, die eingeleisig ist und sich mühsam durch ein enges Thal hindurchwindet, nicht im Stande sein wird, einen großen Weltverkehr aufzunehmen. Ferner bedenken