

der Chemnitzer Industrie an der Bahn so beurtheilen, daß es sich bei der Hausindustrie, die in den verschiedenen Districten der nächsten Nachbarschaft heimisch ist, weniger um große Massen von Gütern handelt, daß auch der Personenverkehr, welcher durch diese Art des Geschäftsbetriebes hervorgerufen wird, weniger bedeutend sein dürfte, so täuschen Sie sich allerdings. Eine Stadt von so industrieller Bedeutung, wie Chemnitz, hat einen enormen Bedarf von Massenartikeln, bei deren Bezug zur Ausstattung der Fabrikation und zur Ernährung der an den Ort gebundenen und mehr oder weniger von diesem abhängigen, nachbarlichen Bevölkerung jede Transportkostensparniß nicht hoch genug anzuschlagen ist. Solche kann aber in der Richtung nach Leipzig nur durch eine wirklich gerade Linie in ausreichender Weise dauernd geschaffen und gesichert werden. Diese Linie ist herstellbar; denn in Bezug auf technische Schwierigkeiten für die Richtung gegen Geithain-Lausitz-Liebertswolkwitz ist weder von der Deputation, noch von der Staatsregierung irgend ein Bedenken erhoben worden und Sie wollen lediglich, weil Sie im Augenblicke für geboten erachten, eine Million Thaler Kapital zurückzulegen, um dasselbe vielleicht zu anderen Zwecken im Lande verfügbar zu machen, von der Hauptidee, die von Hause aus, wie auch der Herr Abg. Müller (Chemnitz) dargelegt, zu Grunde gelegen hat, eine directe Bahn von Chemnitz nach Leipzig zu führen, abstehen? Nun, meine Herren, ich habe kein Interesse an meinem Antrage und seinem Schicksale als solchem; ich habe nur das Interesse an der Sache und wiederhole: ich bin vollständig davon überzeugt, daß nach sehr kurzer Zeit dieser Beschluß, eine Linie über Borna zu bauen, als ein verwerflicher und verderblicher bezeichnet werden wird. Es ist das meine Ansicht, die ich auszusprechen an dieser Stelle entschieden das Recht habe.

Referent Heinrich: Es gehört nicht zu den Annehmlichkeiten, eine und dieselbe Sache sehr wiederholen zu müssen. Der Herr Abg. Jordan läßt indeß nicht ab von einer Behauptung, die ich bereits widerlegt zu haben glaubte, und so bin ich zur wiederholten Anführung derselben Thatsachen gezwungen. Ich muß sie ihm noch einmal widerlegen. Immer und immer wieder rückt er mit der Behauptung vor: die directe Linie von Chemnitz nach Leipzig führe über Geithain und Lausitz. Er weiß es zwar nicht, hat er gestern selbst gesagt; aber er behauptet es. Es müsse so sein, meint er, weil die königl. Regierungsingenieure die von ihnen entworfene Linie so vermessen hätten; er nehme an, daß diese Linie in der Natur der Gegend begründet sei. Ich habe meinerseits zwei Mal wiederholt, es sei durch die Natur nicht geboten, daß die Chemnitz-Leipziger Eisenbahnlinie über Geithains Ostseite und Lausitz geführt werde. Der Grund, aus dem dies geschehen ist, liegt einfach darin, daß die Staatsregierung, wenn einmal eine

Eisenbahn unmittelbar von Chemnitz bis unmittelbar nach Leipzig erbaut werden soll, diese thunlichst weit ab von der Verkehrssphäre der bayer'schen Bahn erbaut wissen will, was nur weise genannt werden kann; aber mit größter Kürze der Linie, mit Directheit derselben Nichts gemein hat. Hat der geehrte Abgeordnete den Bericht noch nicht gelesen, welchen bei vorigem Landtage die Finanzdeputation dieser Kammer erstattet hat, so ersuche ich ihn, das nachzuholen, beziehentlich das damalige königl. Decret nachträglich zu lesen, darin wird er mit klaren und deutlichen Worten ausgedrückt finden, was ich eben noch einmal wiederhole, daß die gerade Linie quer durch das Land und nicht an den Rochlitzer Berg hinan, nicht um die Ostseite von Geithain herum, nicht über Lausitz führt. Andere Beweise kann ich dafür nicht beibringen, als diejenigen, auf welche ich mich schon bezogen habe. Mein Hauptbeweis ist die Landkarte. Sie steht neben mir und dem geehrten Abg. Jordan zu Diensten. Als nun der ebengenannte geehrte Abgeordnete nicht ohne einen gewissen Pathos jene Stelle des Berichts vorlas, welche sich auf S. 619 des Berichts befindet, als er das that, habe ich mich in der That gewundert, daß er nicht beachtet hat, daß der Accent auf den drei Worten liegt: „circa 5 Meilen“: „Leipzig und Chemnitz ertragen auf die Dauer einen Eisenbahnweg von ca. 5 Meilen nicht“. Einen Umweg von 0,4 Meile, nöthigenfalls von 0,7 Meile, den ertragen sie schon, sie ertragen ihn wenigstens sicher zur Zeit. Der Zukunft habe ich den Paß nicht verrennen wollen und deswegen habe ich im Berichte ausdrücklich darauf hingewiesen, daß beim Einschlagen der einen über Borna führenden Linie sogar noch für künftige Zeiten die Möglichkeit bleibt, die ganze directe Linie zwischen Leipzig und Chemnitz herzustellen, eine Linie, welche noch um beinahe $\frac{1}{2}$ Meile kürzer sein wird, als diejenige, welche der Abg. Jordan wiederholt als die directe bezeichnete und die ganz unmöglich gemacht wird, wenn man jetzt über Geithains Ostseite und Lausitz unmittelbar nach Leipzig baut. Thut der Abg. Jordan noch eines Berichtseinschubs, wie er ihn nennt, Erwähnung, welcher die eventuelle Abstimmung eines Theils der Deputationsmitglieder betrifft, so bitte ich, er wolle das milde beurtheilen; es ist das mit gutem Vorbedacht geschehen. Diejenigen Mitglieder der Finanzdeputation, welche diesen Theil bilden, möchten gern mehreren Landstrichen die Wohlthat von Eisenbahnbauten und zwar von Staatseisenbahnbauten zu Theil werden lassen, weil Privatgesellschaften dort nicht bauen mögen; aber sie sind nun einmal der Ansicht, daß es unweise ist, bloß unrentable Staatseisenbahnen zu erbauen, und sie glauben, daß die von ihnen nächst der Leipzig-Chemnitzer Eisenbahn in Vorschlag gebrachten Linien große Rente nicht in Aussicht stellen. Deswegen halten sie Leipzig-Chemnitz fest und stellen es in den Vordergrund. Dem Staate soll seine beste Einnahmequelle unbeeinträchtigt erhalten bleiben, damit er jetzt und