

die Gründe, welche für eine so plötzliche und totale Aenderung sprechen, doch sehr durchschlagend sein. Ich muß aber bekennen, daß, soviel Mühe ich mir auch gegeben habe, es mir noch nicht gelungen ist, die wirklichen Gründe aufzufinden, durch welche man dazu gekommen ist, das frühere Project zu verlassen. Denn, meine Herren, die Gründe, welche hier im Decret angegeben sind, sind so unbedeutend, ja zum Theile so widersprechend, daß ich fast glauben muß, die Regierung habe diesen Motiven eigentlich selbst keinen großen Werth beigelegt, und daß ich annehmen muß, es liegen die wirklichen Motive zu dieser Aenderung irgendwo anders, obgleich ich nicht angeben kann: wo? Die Regierung sagt im Eingange des Decrets, es wäre nothwendig, darauf zu achten, daß denjenigen Gegenden des Landes eine Eisenbahn verschafft werde, wo wirklich ein ausreichendes Bedürfnis hierzu vorhanden sei, und weiter auch, daß bei den ansehnlichen Opfern, welche die Bahnen schon jetzt erforderten, die neuen Bahnen so eingerichtet würden, daß sie die Anlagelkosten wenigstens einigermaßen verzinnten. Nun, meine Herren, von der Befriedigung wirklich großer localer Verkehrsbedürfnisse der Anwohner ist bei der Linie Mügeln-Oschatz, soweit ich die Gegend kenne, nicht die Rede; ebensowenig aber auch von einer Rentabilität. Die Regierung sagt in mir vollständig unverständlicher Weise, sie habe sich für Mügeln-Oschatz entschieden, weil für Mügeln-Dahlen ein locales Bedürfnis nicht vorliege; denn die Linie Mügeln-Dahlen werde durch eine ganz dünn bevölkerte Gegend gehen. — Meine Herren! Unter einer ganz dünn bevölkerten Gegend versteht man eigentlich doch, wie Sie mir zugeben werden, einen von der Natur nicht begünstigten Landstrich, wo sich nur wenige Menschen mühsam erhalten und in Elend und Armuth verkommen. Und nun, meine Herren — ich bin überzeugt, daß eine große Anzahl von Ihnen in der Gegend von Mügeln, Wermisdorf, Rupschen, Dahlen bekannt sein wird —, frage ich, ob es im ganzen Lande Sachsen einen blühenderen, fruchtbareren und ausgezeichneteren Landstrich geben kann, als gerade diese Gegend, bis an den Wald heran? Meine Herren! Wenn man von dünner Bevölkerung spricht, so bin ich bereit, Ihnen aus der hier vorliegenden Karte 20 Dörfer zu nennen, die dort an der Bahn ein großes Interesse haben. Weiter sagt man, die Bahn nach Dahlen ginge ja theilweise durch Wald. Das ist wahr, meine Herren, und die Regierung scheint keinen großen Werth darauf zu legen, daß gerade der Wald von dieser Bahn berührt wird. Um so auffälliger ist es aber nun freilich, daß auf Seite 17, wo die Linie Mügeln-Oschatz empfohlen wird, für deren voraussichtliche Rentabilität angeführt steht, sie werde auch die Forstproducte des fiscalischen Wermisdorfer Waldes befördern. Nun, meine Herren, eine Bahn

durch den Wald nach zwei verschiedenen Eisenbahnanschlüssen, von denen der eine die Station einer Haupt-eisenbahn ist, die nur eine Stunde vom Walde entfernt liegt, soll also nach dem Decrete nicht im Interesse des Waldes liegen. Dagegen wird empfohlen, die Waldproducte erst nach Wermisdorf zu fahren, sie dann nach Mügeln eine Meile und von Mügeln nach Oschatz wieder eine Meile per Bahn zu senden, um diese Producte dann in der Oschazer Gegend einigermaßen zu verwerthen. Meine Herren! Das sind wunderbare Widersprüche.

Weiter, meine Herren, heißt es dann, die Stadt Dahlen sei doch ein zu kleiner Ort, als daß er bei dem Bau dieser Bahn eine Beachtung verdiene. Ich gebe die Kleinheit des Ortes zu; aber ich habe seither allerdings geglaubt, daß Eisenbahnen auch den Zweck haben, kleineren Orten womöglich zur Entwicklung und zur Größe zu verhelfen, und daß man nicht gleich im Voraus, weil der Ort klein ist, bestimmt, er brauche keine Eisenbahn. — Es ist nun aber bei der wenig genauen Kenntniß, welche die Motive von den Zuständen der Wermisdorfer, Dahlemer und Mügelnener Gegend zu haben scheinen, denselben auch ganz entgangen, daß es sich gar nicht vorzugsweise um das Interesse der Stadt Dahlen handelt, sondern auch um die Interessen der ganzen Landschaft um Dahlen herum, welche gerade so wie Mügeln eine Verbindung mit dem Gebirge wünscht und für welche eine solche Verbindung dringend nothwendig ist. Meine Herren! Von Dahlen in der Richtung nach Wermisdorf liegen nahe bei einander eine Anzahl große Dörfer, z. B. Galbitz, Luppä, Malkwitz u., welche zusammen, glaube ich, gegen 3000 Einwohner haben. Ich glaube, Sie bezweifeln nicht, daß auch diese 3000 Einwohner den Wunsch einer Eisenbahnverbindung nach Döbeln, also mit dem Gebirge, für den Absatz ihrer Producte haben. Statt dessen, meine Herren, will man nun eine Zweigbahn bis Wermisdorf bauen, weil man doch erkannt hat: ganz ist die betreffende Gegend nicht zu umgehen. Aber in Wermisdorf, wo man nur noch eine Meile entfernt ist von dem ganz naturgemäßen Anschluß, bricht man die Bahn plötzlich ab und empfiehlt dagegen eine Bahn von Mügeln nach Oschatz. Ich muß bekennen, daß mir eine derartige wunderbare Unterbrechung eines ganz natürlichen Eisenbahnsystems unerklärlich ist. Meine Herren! Wie steht es denn nun aber mit der Verbindung von Wermisdorf und der Gegend von Wermisdorf mit Leipzig? Leipzig ist diejenige größere Stadt, mit welcher die dortige Gegend vorzugsweise in Beziehungen steht. Jetzt, meine Herren, muß die Bewohnerschaft von Wermisdorf und der Gegend von Wermisdorf auf einem Wege von etwa einer Meile nach Dahlen, um dort die Eisenbahn zu erreichen. Künftig, meine Herren, könnte sie nach dem Decrete