

Herrn! Welche Rolle würden z. B. die großen Städte hierbei übernehmen? Sie bilden jetzt Bezirke für sich allein, sie haben mit Gottes Hilfe und auf theilweise Kosten unseres Geldbeutels Bahnen genug, sie würden recht schön heraus sein, sie würden keinen Pfennig für neue Bahnen zu bezahlen haben, und wir, die die Bahnen noch haben wollen, sollten sie bezahlen aus unserem Geldbeutel allein? Meine Herren! Eine solche Idee, glaube ich, kann in Sachsen nicht mehr austauschen. Wenn ich nun zu dem häuslichen Streite mit dem Herrn Abg. Günther mich wende, so stehe ich auf demselben Standpunkte, wie früher; ich habe gesagt: die Gegend wünscht eine Bahnverbindung von Döbeln über Mügeln und nun habe ich gesagt: entweder nach Oschatz oder nach Dahlen. Ich habe dazumal auch erklärt, die eine Linie wäre mir so lieb, wie die andere; für meine Person die eine so günstig, wie die andere; entscheiden Sie nun, wie Sie wollen. Meine Herren! Ich glaube aber, nachdem die königl. Staatsregierung die Vorlage hat bearbeiten lassen, wobei wir den Vorzug haben, daß wir es mit einem vorgelegten Plane zu thun haben, nicht mehr mit einem bloßen Projecte, so sind die Pläne erst ganz genau zu prüfen, wie überhaupt die Linie später zweckmäßig gebaut werden soll. Ich mache darauf aufmerksam, daß ich hier durchaus nicht Wermisdorf zu nahe treten will. Ich habe in meinen Reden öffentlich und privatim ausgesprochen: ich plaidire stets dringend für einen Bahnanschluß, der Wermisdorf mit inbegreift. Die königl. Staatsregierung hat es zu erreichen gesucht dadurch, daß sie dankenswerther Weise eine Flügelbahn von Wermisdorf nach Mügeln mit vorschlägt.

Nun stimme ich mit dem Herrn Abg. Günther überein, es ist für Wermisdorf natürlich eine Schattenseite, wenn der Passant von da nach Leipzig erst mit der Bahn um den Colmberg herum über Oschatz fahren soll; solche Verhältnisse aber giebt es anderwärts auch, welche nach einer Richtung eine gute, nach einer anderen eine sehr mangelhafte Verbindung ergeben. Auf der anderen Seite ist die Richtung nach Dresden über Mügeln ebenso zweckmäßig, als über Dahlen; es ist gleich, ob der Reisende den Colmberg links oder rechts passiert. Nun bleibt allerdings Dahlen speciell im Nachtheile. Im Ganzen erinnere ich daran, daß, wenn man, wie ich, sich seit 14 Jahren mit den Bahnprojecten dortiger Gegend beschäftigt hat und hat beschäftigen müssen, manches Projecte aufgetaucht und verschwunden ist. Ich kenne Projecte nicht nur von Mügeln nach Oschatz und von Döbeln nach Mügeln und Dahlen und über Dahlen nach Torgau, sondern auch von Leipzig über Mügeln nach Dresden oder von Leipzig über Mügeln nach Meissen, so daß es eine Zeit gab, wo Mügeln von fünf Bahnprojecten berührt werden sollte. Wenn nun aber, nachdem alle diese Projecte nicht zu Stande

gekommen sind, der Wunsch recht lebhaft rege wird, überhaupt nur zu einer Bahn zu kommen, meine Herren, so bin ich in der Lage, daß ich nicht mehr für einen bestimmten Anknüpfungspunkt allein streite, sondern überhaupt nur für die Erhaltung einer Bahn, und nun glaube ich allerdings, daß die königl. Staatsregierung hier der Unparteiische im Kampfe sein wird, sie wird zu entscheiden haben, ob sie die eine oder die andere Linie für die allgemeinen Interessen richtig findet. Sie hat es gethan mit den Vorschlägen, unsere Finanzdeputation wird es in der Hand haben und prüfen müssen, welche Linie überhaupt die beste sein wird für die gesammten Interessen, nicht für die Interessen eines einzelnen Ortes.

Es liegt mir das bekannte Project von Herrn Oberbaurath Sorge vor. Darin ist die Linie, die mein Herr Nachbar erwähnt hat, von Ostrau über Mügeln und weiter nach Wermisdorf zum Anschluß bei Nerchau mit einer Flügelbahn von Mügeln nach Oschatz auch projectirt. Diese schien nach den Terrainverhältnissen den Herren — ich habe mehrfach mit ihnen darüber gesprochen — die zweckmäßigste. Meine Herren! In der einen Beziehung können Sie mir, als mit der Gegend vertraut, doch wohl glauben, daß mit dem Projecte von Mügeln nach Ostrau uns gar nicht geholfen ist. Wenn wir erst vielleicht $\frac{1}{2}$ Stunde nach Ostrau fahren sollen — die Bahn hat Terrainschwierigkeiten zu überwinden —, dort vielleicht 1 Stunde warten, um zum Zug zu kommen, der uns in $\frac{1}{2}$ Stunde wieder nach Döbeln oder Riesa bringt, um dort vielleicht wieder $\frac{1}{2}$ Stunde warten zu müssen, um nachher entweder in der Richtung nach Dresden oder Chemnitz oder nach Leipzig fahren zu können, dann bin ich überzeugt, wird die Bahn dorthin eine sehr geringe Frequenz haben, und was mit Personen der Fall ist, ist annähernd auch mit Gütern wegen des öfteren Umrangirens der Fall.

Ich glaube sicher, es läßt sich ein Ausweg dahin treffen, um aus diesem Dilemma herauszukommen, wenn die königl. Staatsregierung für später — ich sage nicht für jetzt, meine Herren — erwägen wollte, ob es sich vielleicht zweckmäßiger gestaltete, von Wermisdorf nach Nerchau an die Muldenthalbahn noch eine kleine Linie — sie ist nicht lang — fortzubauen; dann würde der Gegend von Wermisdorf und Müßschen vollkommen Rechnung getragen werden, die Bahn würde in kurzem ihren natürlichen Anschluß nach Leipzig bekommen und auch nach Grimma hin den Verkehr erleichtern. Ja beim Vorschreiten der Technik würde es sicher angängig sein, daß eine Schmalspurbahn gerade so gut, wie jetzt von Gabowitz nach Großbauchlitz projectirt ist, den Hauptbahnkörper mit zu benutzen, auch von Nerchau bis Wurzen den Hauptbahnkörper mit benutzen könnte und dadurch ein sehr