

Freiberger Anzeiger

und
Tageblatt.

Erscheint
oben Wochentag früh
9 Uhr. Inserate wer-
den bis Nachmittags
3 Uhr für die nächst-
erscheinende Nummer
angenommen.

Preis
vierteljährlich 15 Ngr.
Inserate werden die
gespaltene Zeile oder
beten Raum mit 5 N.
berechnet.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts zu Freiberg, sowie der Königl. Gerichtsämter
und der Stadträthe zu Freiberg, Sanda und Brand.

N^o 131.

Freitag, den 11. Juni.

1858.

Die Berathung des Königl. Dekrets über den Bau der Freiberg-Charandter Eisenbahn in der II. Kammer.

(Fortsetzung.)

Sodann ergriff der Abg. Dr. Arnest das Wort: „Nachdem durch den Bericht der Majorität der Deputation die Gründe, welche für den projectirten Bahnbau sprechen, entwickelt worden sind, auch von den Herren Vorrednern, die sich für den Bahnbau ausgesprochen, hinreichende Gründe angegeben worden sind, die denselben zweckmäßig erscheinen lassen, so ist es in der That schwierig, neue Momente noch aufzufinden, aus welchen dieser Bahnbau empfohlen werden kann. Ich glaube aber, auf ein Moment, welches bei der Debatte oft erwähnt wurde, Bezug nehmen und dasselbe betonen zu müssen. Es ist der Anspruch auf Gleichheit für diesen Landestheil gegenüber andern Landestheilen, die sich bereits im Besitz einer Eisenbahn befinden. Dieser Anspruch scheint mir um so gerechtfertigter zu sein, weil der Landestheil jedenfalls einer Eisenbahn bedürftig ist. Ueber das Bedürfnis dieses Landestheiles hat man bereits gesprochen, man hat auch die Gründe, aus welchen dieser Landestheil einer Eisenbahn dringend bedarf, angegeben, welche hauptsächlich in den Erwerbsverhältnissen desselben liegen. Man wird sich aber allerdings fragen müssen, ob dieser Landestheil und die Stadt, welche den Endpunkt der zu erbauenden Bahn bilden soll, die Mittel und die Bedingungen bieten, die vorhanden sein müssen, um den Binnenverkehr zu sichern und somit auch eine gewisse Rentabilität zu gewähren. Ich gehöre nun nicht zu denen, die bei einem Bahnbau den hauptsächlichsten Grund in der Rentabilität finden, weil ich der Meinung bin, daß auch aus volkswirtschaftlichen Rücksichten Eisenbahnen gebaut werden müssen, und daß das finanzielle Interesse bei dem Bau von Eisenbahnen nicht allein das vorwaltende sein kann. Ich mag mich auf Rentabilitätsberechnungen bei dieser Bahn nicht einlassen, denn die Erfahrung hat bei verschiedenen Eisenbahnen, die in Deutschland überhaupt und auch in Sachsen gebaut worden sind, gelehrt, daß solche Rentabilitätsberechnungen sehr häufig trügerisch sind. Es hat die eine Bahn gehegte Erwartungen nicht gerechtfertigt, während andere Bahnen, von denen man sich nur geringe Hoffnungen gemacht, allerdings diese Hoffnungen übertroffen haben. Man kann da immer nur fragen: sind die Mittel und Bedingungen in dem Landestheile und in den Städten, die durch die Bahn verbunden werden sollen, vorhanden, um einigermaßen auf eine Rente hoffen zu können? und muß nun die Erfahrung zu Hilfe nehmen, die uns lehrt, daß, wenn eine Bahn einmal gebaut wird, in dem entsprechenden Landestheile und an den Orten, durch welche die Bahn hindurch geht, sich immer auch neue Etablissements bilden, wodurch der Bahn eine größere Frequenz zugeführt wird, eine Frequenz, an die man früher gar nicht gedacht hat. Für die Freiberg-Charandter Bahn nun scheint mir noch besonders ein für die Rentabilität günstiges Moment vorhanden zu sein in dem Umstande, daß die bereits bestehende Albertsbahn von Dresden bis Charand, wie sie Alle wissen, meine Herren, sich schon einer guten Rentabilität erfreut, einer Rentabilität, die im Verhältnis zu den Verhältnissen, in denen sie sich befindet und befunden hat, ungünstig nicht genannt werden darf. Würden Sie die Berechnungen prüfen, die man über die Rentabilität bei Erbauung der Albertsbahn aufgestellt hat, so würden Sie finden, daß dieselben durch den jetzigen Personen- und Frachtverkehr weit überstiegen werden. Auch jetzt noch sind die Einkünfte der Bahn günstige und in der Steigung fortwährend begriffen, und die Bahn besitzt die Bedingungen einer erfreulichen Rentabilität; daß dies nicht ganz der Fall ist, liegt allerdings in allerhand Hindernissen und Erschwerungen, die der

Bahn von allen Seiten bereitet wurden und vielleicht noch bereitet werden. Es liegt aber jedenfalls in diesem Anfange der Bahn von Dresden nach Charand ein Schluß dafür, daß auch die Bahn von Charand nach Freiberg nicht ganz ohne Rente und Aussicht auf Rentabilität bleiben werde. Ich kann also auch nur, wie so viele geehrte Vorredner, mich dafür verwenden, der hohen Kammer die Genehmigung und Zustimmung zum Baue dieser Bahn ans Herz zu legen und muß, da ich für die Majorität der Deputation gesprochen, auch auf die Punkte des Sonderberichtes zurückkommen, welche Widerlegung bedürfen. Was den finanziellen Punkt anlangt, so enthalte ich mich darüber jedes Wortes, denn er hat bereits eine sehr eingehende und gründliche Widerlegung gefunden, gleichwie der zweite Punkt, die Arbeiterfrage betreffend; soweit sie das landwirtschaftliche Interesse berührt, will ich mich nicht weiter aussprechen, sondern will nur, nachdem darauf Bezug genommen wurde, daß die Preise der Materialien und die Arbeitslöhne hoch angestiegen seien, darauf hinweisen, wie Niemand Garantie dafür bieten könne, daß, auch wenn später gebaut wird, die Arbeitslöhne billiger und die Preise der Materialien wohlfeiler sein werden. Wende ich mich zu Punkt 3, zu der Frage: ob Gefahr im Verzuge vorhanden sei, so mag immerhin diese Frage zu verneinen sein, es ist damit doch immer nichts bewiesen. Im Gegentheil, wenn diese Frage verneint wird, so ist damit zu viel bewiesen, mithin bekannten Grundsätzen nach Nichts. Daß man nicht warten kann, bis Gefahr im Verzuge und wesentlicher Nachtheil eingetreten, liegt wohl auf der Hand. Man muß sehr häufig Nachtheil abwenden und muß einen solchen Bahnbau vornehmen, wenn man es für nothwendig hält und rathlich findet. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, sind auch während der Dauer dieses Landtages Bewilligungen geschehen, von denen man sagen kann, es liege keine Gefahr im Verzuge. Aber sie waren rathlich und nothwendig und man hat deshalb keinen Anstand genommen, diese Bewilligungen auszusprechen. Wendet man dies auf den vorliegenden Fall an, so findet man, daß die aufgeworfene Frage unter Nr. 3 selbst dann, wenn man sie verneinen müßte, durchaus Nichts für die Ansicht des Herrn Separatvotanten beweisen kann.“

Bis hierher waren nur Freunde unserer Bahn aufgetreten, jetzt kamen auch zwei Gegner, die Abg. Rostitz-Drzewiecki und v. Criegern. Ersterer meinte, Jener möge seine Eisenbahn bekommen, aber er solle sie sich selbst bauen und schloß sich dem Separatvotum an, was auch v. Criegern in einer langen Rede that, jedoch mit dem Vorschlag, Dehmichen möge in seinem Antrag aus dem Antrag der Majorität nach den Punkt hineinnehmen, der unter II. enthalten sei,

„daß die in der ständischen Schrift ausgesprochene Voraussetzung: daß der fragliche Bahnbau ohne irgend welche Betheiligung der Staatskasse zur Ausführung gelange, aufgehoben werde.“

Nachdem der Abg. Dehmichen diesem Vorschlag seine Zustimmung gegeben, erhielt der Abg. Fickentscher, der sich auf Verichtigung einer Thatsache beschränkte zu Gunsten der Bahn, das Wort. Nun ergriff der Referent Abg. Falcke das Wort, um namentlich den Abg. v. Criegern zu widerlegen. Er sprach: Im Bezug auf den Verlauf, welchen die Debatte genommen hat, so will ich doch einige Worte jetzt sagen über den Vorschlag, welchen der geehrte Abg. von Criegern gethan hat. Die Idee seines Vorschlags ist, daß durch Aufhebung der in der ständischen Schrift vom 4. August 1855 ausgesprochenen Voraussetzung, „daß der fragliche Bahnbau ohne irgend welche Betheiligung der Staatskasse zur Ausführung gelange“, es möglich sei, eine Bahn von Charand nach Freiberg aus Privatmitteln gebaut zu sehen, durch Intervention der Generalschmelzadministration. Die Idee an sich ist nicht gerade ganz unrichtig, weil die Generalschmelzadministration diejenige ist, die