

glaube ich, die Chemnitz-Riesaer Bahn den Bahnen anschließen zu können, von denen man sagt, es würde der Staat nichts verloren haben, wenn die Staatscasse sie gebaut hätte. Ich hoffe, daß die Kammer dem Antrage der Deputation ihre Zustimmung nicht versagen wird.

Staatsminister v. Zeschau: Auf eine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Mehler erlaube ich mir noch eine Aeußerung, die geeignet sein möchte, die von demselben ausgesprochene Ansicht zu berichtigen, die Ansicht nämlich, als liege jetzt eine Angelegenheit vor, über welche man sich nothwendigerweise beifällig entscheiden müsse. Ich erinnere daran, daß die Bahn, von der es sich handelt, in das Eisenbahnsystem so aufgenommen ist, daß über die Ausführung derselben kein Zweifel stattfinden konnte, daß aber festgestellt worden war, sie solle denjenigen Bahnen nachstehen, welche die Verbindung mit dem Auslande herbeiführen, und daß man sich erst später über die Beschaffung der Mittel verständigen werde. Da aber die Grundsätze, welche über die Betheiligung des Staats bei den Eisenbahnen überhaupt aufgestellt worden sind, auch auf die vorliegende seiner Zeit angewendet werden sollten, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Regierung dadurch, daß sie ihre Zustimmung zur Ausführung der Bahn ohne Betheiligung des Staats gab, offenbar das Interesse der Staatscasse in hohem Grade berücksichtigt hat. Hierbei aber glaubte die Staatsregierung, da sie die Erklärung der Ständeversammlung nicht vernehmen konnte, die Frage in Erwägung ziehen zu müssen, ob es nicht in jedem Falle rathsam sein möchte, sich mit einem Antheile an diesem Unternehmen zu betheiligen. Da in den am letzten Landtage aufgestellten Principien auch die Bestimmung enthalten war, daß die Regierung sich zu einem gewissen Antheile betheiligen solle, so war damit auch die Ansicht ausgesprochen, daß man an dem Unternehmen selbst einen Antheil haben wolle, um auch dadurch die etwaige künftige Erwerbung der Eisenbahnen für den Staat vorzubereiten. Dies gab Veranlassung, sich ein Viertel der Actien vorzubehalten, jedoch um in keiner Beziehung der ständischen Bewilligung vorzugreifen, die Bedingung zu stellen, daß man sich deshalb bis zum 1. April definitive Erklärung vorbehalte. Dieser Vorbehalt legt der Regierung keine Verpflichtung auf, und wenn ich auch nicht leugne, daß der Rücktritt in diesem Augenblicke der Gesellschaft einige Verlegenheit bereiten möchte, so ist doch eine beifällige Erklärung der Ständeversammlung keine unbedingt nothwendige. Allerdings würde die Regierung zu einer abfälligen Entschließung nicht rathen können, 1) weil dadurch von dem Grundsatz, daß der Staat an den Bahnen Antheil haben solle, abgewichen werden würde, 2) weil für die Regierung selbst ein Nachtheil nicht entstehen kann, da sie mit den übrigen Actionairen in Beziehung auf die Zinsen und sonst auf einer Linie steht, und 3) weil man bei Eisenbahnunternehmen nicht den Augenblick, in welchem man über die Sache verhandelt, zum Anhalte nehmen darf. Es giebt keine Angelegenheit, als gerade diese, welche so häufigen Wechsel erfährt, und vielleicht ist der Zeitpunkt nicht mehr fern, wo der Stand der Actien ein ganz

anderer und günstigerer se'n wird, als er in diesem Augenblicke ist.

Referent Abg. Georgi: Das Deputationsgutachten ist bis jetzt von keiner Seite angefochten worden, und es kann der Deputation nur zur Freude gereichen, daß die Ansichten, welche sie über die hier in Frage stehende Angelegenheit im Berichte ausgesprochen hat, die Billigung der Kammer zu finden scheinen. Nur auf das Eine erlaube ich mir aufmerksam zu machen, daß es doch wohl unpractisch sein möchte, wenn man zurückkommt auf die Linie, welche bereits am vorigen Landtage festgestellt worden ist. Diese Discussion kann zu gar nichts führen. Die Linie zwischen Riesa und Chemnitz ist nach dem Wunsche der Ständeversammlung gewählt worden, bereits im Baue, und Alles, was darüber gesagt werden möchte, könnte zu keinem Resultate führen. Ob die gewählte Linie einen in Anregung gekommenen Tract nach Freiberg für alle Zeiten ausschließen solle, oder ob auch dieser Tract einer Untersuchung werth sein möchte, ist eine Frage, über welche die Deputation in einem zweiten Berichte ihr Gutachten eröffnen wird, und dann wird es Zeit sein, darüber auch die Debatte zu eröffnen, die jetzt nur eine Verzögerung herbeiführen würde. Um die Debatte abzukürzen, habe ich mir gestattet, diese meine Ansicht hier einzuschalten.

Vizepräsident Eisenstuck: Indem ich der Deputation in der Hauptsache allenthalben beistimme und sehr dafür bin, daß die Kammer ihre Zustimmung ausspreche, erlaube ich mir, einige Bemerkungen hinzuzufügen. Es ist nicht zu verkennen, daß auf einer Seite der ständischen Berechtigung nicht vorgegriffen ist, wenn die Staatsregierung keineswegs eine Bewilligung ausgesprochen hat gleichsam im Namen der Stände, so ist doch eben so wenig zu verkennen, wenn man die Sache offen und unbefangen betrachtet, daß im Laufe der Dinge, wie er sich im Berichte darstellt und im Decrete nicht unbemerkt geblieben ist, doch eine gewisse moralische Verpflichtung sich herausstellt, daß, nachdem der Entwurf der Chemnitz-Riesaer Bahn früher doch im Allgemeinen Genehmigung gefunden hatte, die Nachtheile, die sich darbieten, indem man Anstand nehme, mit der Bewilligung herauszugehen, ausgeglichen werden durch die Betheiligung, zu welcher der Staat sich ausspricht. Ich glaube auch, daß die Betheiligung im Verhältniß zu dem, was für andere Bahnen geschieht, keineswegs etwas ist, was man ein Ueberschreiten der Grenzen nennen könnte. Ich habe aber noch einen Punkt. Ich habe mehrmals erwähnt, daß ich keineswegs die Ansicht theile, als ob bei den Eisenbahnen die Binnenbahnen diejenigen wären, die die wenigste Aufmerksamkeit auf sich ziehen müßten, die Unterstützung des Staats nicht in hohem Grade in Anspruch zu nehmen hätten. Es ist ein Grundsatz der Staatswirthschaft, daß der innere Handel, der innere Verkehr der wichtigere ist, und ich glaube, gerade bei den Eisenbahnen liegt der hohe Nutzen darin, daß der innere Verkehr befördert wird. Schon die Geschichte der Eisenbahnen, wie wir sie bis jetzt kennen gelernt haben, hat darauf hingewiesen. Alle Eisenbahnen haben davon ihren Anfang genommen, daß