

vielmehr, es steht der Ständeversammlung jetzt noch völlig frei, hier zu beschließen, was sie will, zu verwilligen oder die Bewilligung abzuschlagen. Aber allerdings erkenne ich an, daß durch das, was bis jetzt geschehen, der Ständeversammlung die moralische Verpflichtung auferlegt worden ist, die Bewilligung auszusprechen. Die Gründe dafür hat die Deputation schon hinlänglich entwickelt, und ich habe diesen nichts hinzuzufügen. Ich will daher nur auf den Umstand aufmerksam machen, daß, wenn wir die Bewilligung aussprechen, dadurch mögliche Nachtheile von einem gemeinnützigen Unternehmen abgewendet werden, ohne daß die Befürchtung Platz ergreifen müsse, es werde in Folge dieser Bewilligung die Staatscasse Nachtheil erleiden. Das Unternehmen selbst ist offenbar ein höchst gemeinnütziges und wird es für den Staat um so mehr, wenn diese Bahn einst dazu dient, eine Verbindung mit dem Auslande herzustellen. Meine Herren, wir haben andern Bahnen größere Vortheile gewährt, als die sind, welche diese Bahn hier in Anspruch nimmt, und die Opfer, die wir ihr bringen, die Verbindlichkeiten, welche wir in Bezug auf sie übernehmen, sind bei weitem geringer, als die, welche wir für die andern Bahnen übernommen haben. In so fern glaube ich, ist es gewiß billig, daß wir die Anträge der Regierung genehmigen. Ich will nicht davon sprechen, ob einmal die Bahn eine sehr große Rente geben wird; davon ist, nach meiner Meinung, hier gänzlich abzusehen, obwohl ich solches nicht im mindesten bezweifle. Ich sehe hier von der Rentabilität der Bahn ab, weil der Staat überhaupt dafür sorgen muß, daß die Eisenbahnen im Lande dasselbe mit dem Auslande verbinden, und selbst für bloße Binnenbahnen muß der Staat sorgen, wo sie nöthig sind, eben so wie derselbe bis jetzt für Chausseesorgen mußte, die zur Verbindung im Inlande und zur Verbindung mit dem Auslande erforderlich waren. Bei diesen haben wir nie gefragt, ob sie 4 Procent rentiren, sondern wir haben sie gebaut, weil der Staat Verbindungen in dem Inlande und mit dem Auslande herstellen muß. Aus diesen Gründen trage ich kein Bedenken, für die Bewilligung zu stimmen und der Deputation beizupflichten, und ich kann nur ihr meinen Dank ausdrücken, daß sie für diese Sache so warm und wahr gesprochen hat.

Abg. Brockhaus: Bei der vorigen Ständeversammlung habe ich gegen die Aufnahme der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn in das sächsische sogenannte Eisenbahnsystem gestimmt, und Alles, was in dem Eisenbahnwesen in Deutschland, wie im Auslande seitdem vorgekommen ist, hat mich nicht überzeugen können, daß ich damals Unrecht gehabt habe. Ich kann mit dem von der hohen Staatsregierung hierbei beobachteten Verfahren mich nicht einverstanden erklären, und werde der Deputation in ihrem Antrage nicht beistimmen. Ich weiß, daß damals festgesetzt worden ist, in welcher Weise eine Betheiligung des Staats bei der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn stattfinden könnte; ich muß aber ausdrücklich das Recht für die Ständeversammlung wahren, die Bestimmungen, wie sie damals getroffen worden sind, auch wieder abzuändern. In der Erklärung der Stände wird gesagt: „daß der Bau der innern Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel

durch die künftigen Ständeversammlungen, so wie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen habe.“ Ich frage Sie, meine Herren, ist eine von diesen beiden Voraussetzungen eingetreten? Die Ständeversammlung hat noch nicht über die Mittel und Wege berathen, viel weniger findet eine Zustimmung zu den in dieser Hinsicht gemachten Propositionen statt, und was die Ausführung der Bahnen nach dem Auslande betrifft, so möchte ich dieselbe nicht für so unbedingt gesichert ansehen. Ich kann deshalb das Verfahren der Regierung nicht für ganz constitutionell betrachten, aber auch an sich nicht für zweckmäßig ansehen. Ich zweifle nicht an einem guten Erfolge der Chemnitz-Niesauer Bahn, da die an der Spitze stehenden Männer in jeder Weise dem Unternehmen gewachsen zu sein scheinen und man daher große Umsicht bei der Ausführung voraussetzen darf. Ich finde aber das beobachtete Verfahren besonders nicht zweckmäßig im Hinblick auf den Geldmarkt. Denken wir an die bairische Bahn, so sehen wir Millionen vor uns, welche die Regierung dazu wird bewilligen müssen; sehen wir auf die böhmische, so wie auf die schlesische Bahn, so sind abermals Millionen erforderlich. Der Geldmarkt ist jetzt schon sehr gedrückt, und die Geldverhältnisse können durch politische Ereignisse leicht noch schwieriger werden, so daß dann der Staat sich wird gratuliren können, der am wenigsten an dem Bau von Eisenbahnen betheiligte sein wird. Für mich findet in Beziehung auf die Chemnitz-Niesauer Bahn gar keine moralische Verbindlichkeit statt; ich bin ganz frei, und werde daher gegen das Deputationsgutachten stimmen. Es ist möglich, daß für den Moment eine kleine Verlegenheit für die Chemnitz-Niesauer Bahn entstehen wird, in so fern der Staat sich nicht dabei betheiligte; aber ich bin fest überzeugt, daß die Verlegenheit nicht lange dauern und das Unternehmen in keiner Weise gefährdet sein wird, wenn die Ständeversammlung die Bewilligung einer Million dafür ablehnt.

Abg. Claus: Da mein werther Freund, der zuletzt sprach, bei der letzten Ständeversammlung gegen beide Bahnen, welche zur Genehmigung ihrer Ausführung vorlagen, sich erklärt hat, so darf es mich nicht zu sehr überraschen, daß er diesmal Argumente zu finden wußte, die, wenn sie für richtig anerkannt würden, vielleicht zur Hinderung im Vollenden, ja — brähe Krieg herein — zur Sistirung des Baues beider Eisenbahnen führen könnten. Ueber die Nothwendigkeit der Binnenbahnen hat sich vorhin der Herr Vicepräsident ausgesprochen, und ich glaube, wie viel dafür auch letzten Landtag zu sagen Pflicht war, heute mich an diese Aeußerung anlehnen zu können. Wenn aber wiederholt auch bei gegenwärtiger Berathung gesagt worden ist, daß es eine Gefahr gegeben, der man auszuweichen sich gedrungen fühlen mußte, weil sonst das Inland umgangen und von der Verbindung mit dem Auslande abgeschnitten worden wäre, so muß ich doch auch noch einmal darauf aufmerksam machen, welche Gefahr für einen Theil der sächsischen Provinzen sich ergeben haben würde, wenn man nicht auch in ihnen die nun einmal in unserer Zeit für unentbehrlich gehaltenen, durch Concurrenz unentbehrlich gewordenen Verbindungsmittel in's Leben rufen wollte. Es ist vorhin