

weiter einzugehen auf das, was der geehrte Abgeordnete über eine, zur Zeit abgethane Frage gesagt hat. Ja, in Rücksicht auf die große Bevölkerung von Chemnitz und der Umgegend dieser Stadt ist, und namentlich in Vereinigung mit andern dabei betheiligten Städten des Landes, an die hohe Staatsregierung die Bitte gerichtet worden, daß von der erzgebirgischen Bahn zunächst der Tract von Chemnitz nach Riesa in Angriff genommen werde. Allein da der Ausdruck: „das Interesse von Chemnitz“ sich hat vernehmen lassen, so muß ich darüber bemerken, daß bei Personen wenigstens, die hauptsächlich in dieser Angelegenheit gearbeitet haben, nicht das Gefühl des eigenen Interesses gewirkt hat; ich meine Fabrikunternehmer, die hierbei betheiligt waren, und die ihren Kohlenbedarf von Zwickau her in einer großen Zahl von Centnern beziehen. Für diese wäre es vortheilhafter gewesen, sich durch Errichtung einer Eisenbahn nach Zwickau dieses, in Chemnitz vergleichsweise ohnehin theuere Material mit weniger Kosten baldigst zu verschaffen — sie haben kein persönliches Interesse daran, erkannten aber richtig das der ganzen Gegend — und ich behaupte, selbst bis Zwickau hin — wenn sie für Riesa-Chemnitz in geschwehener Weise petirten.

Nächst dem kann ich nicht umhin, da ein anderer geehrter Abgeordnete an unser Rechtsgefühl appellirt hat, hinsichtlich der, zur Zeit nicht gekränkten Actionaire der sächsisch-baierischen Eisenbahn, nun die geehrte Kammer zu bitten, einen Blick auf die Gesellschaft, welche zu Ausführung der erzgebirgischen Eisenbahn besteht, werfen zu wollen. Hier, meine Herren, steht eine Gesellschaft, die für ihr Unternehmen nicht unbedeutende — fast möchte es scheinen fruchtlose! — Opfer gebracht hat, und, hat man von Gerechtigkeit gesprochen, so bitte ich, doch auch diese Gesellschaft bei der gerechten Austheilung nicht ganz hintanzusetzen. Es ist in der diesmaligen Vorlage der hohen Staatsregierung zu lesen, daß Seiten der hohen Behörde die Genehmigung zur Actienzeichnung als ein Act angesehen werde, welcher das Unternehmen in seiner Basis, der Regierung gegenüber, gewissermaßen feststellt. Die Stelle wird sich, wenn ich nicht irre, beziehen auf den Comité, welcher die Untersuchung des Tractes der oberlausitzer Eisenbahn geleitet hat. Nun bin ich genöthigt, zu bemerken, daß die Staatsregierung der Gesellschaft, welche für die erzgebirgische Eisenbahnlinie zusammen getreten ist, nicht nur einmal, sondern zweimal die Ausschreibung von Einzahlungen zugelassen hat. Es sind nachher Seiten der Staatsbehörden mit der Direction die erforderlichen Verhandlungen über das Unternehmen gepflogen worden, um Alles, was in den Verhältnissen entsprechend liegt, zwischen Staat und Gesellschaft festzustellen. Man hat die finanziellen Punkte geordnet, und über das Oberaufsichtsrecht der Staatsregierung in aller Hinsicht sich verständigt. Es ist dann auf Kosten der Gesellschaft, nicht, wie bei andern Linien, des Staates, wodurch aber die Hälfte der eingezahlten Gelder absorbiert worden, das ganze Terrain untersucht, vermessen, der Tract nivellirt worden; die Detailvermessung, die sorgfältigste Veranschlagung u. s. w. folgten nach.

Man hat alle Vorerörterungen angestellt, die sehr kostspielig sind; und man bezahlte die Gründlichkeit theuer, weil man wahr sein wollte. Noch kostspieliger und alle eingezahlten Mittel verzehrend würden diese Vorbereitungen gewesen sein, wenn nicht vaterländisch gesinnte und dazu tüchtige Männer ihre Kräfte gratis dem Unternehmen gewidmet hätten. So weit war mit und ohne Kosten für die Actionairs Alles veranstaltet. Nun war es an der Zeit und die Direction wollte die dritte Einzahlung ausschreiben, und zwar zu einer Zeit, wo der Börse es noch genehm war, das Unternehmen zu unterstützen. Die Staatsregierung fand sich aber nicht bewogen, die Genehmigung zu dieser Ausschreibung zu geben. Dadurch, meine Herren, ist die früher zu hoffende Ausführung des Unternehmens nun zu einem Haltpuncte hingeführt worden, der unter dermaligen Umständen noch längeren Stillstand vorhersehen läßt. Auf diesen Vorgang habe ich zurück kommen müssen, um wenigstens den Eindruck zu beseitigen, den die Appellation an unser Gerechtigkeitsgefühl machen soll. Es stehen sich hier zwei, von der Regierung anerkannte Actiengesellschaften einander gegenüber und der einen ist auch das Unternehmen dieses zwickau-chemnitzer Schienenwegs, der jetzt mehrere Anfechtung erfahren hat, überwiesen worden. Demnach kann ich nicht umhin, auch die Beibehaltung desselben unter der Behauptung zu unterstützen, daß die ausgesprochenen Zweifel über seinen Werth mit den Worten der hohen Staatsregierung, die das Decret am Landtage 18 $\frac{26}{7}$ begleiteten, und mit einer Stelle in der Decretsbeilage zur gegenwärtigen Berathung am Besten sich widerlegen lassen. Die hohe Staatsregierung, es werde hier wiederholt, sagt wörtlich Seite 4 unter Punct 4. (s. Nr. 1. des Anhangs):

„Insofern die fragliche Linie — nämlich Zwickau-Riesa — eine Zwischenverbindung der sächsisch-baierischen Eisenbahn mit den nach Böhmen und Schlesien führenden Bahnen herstellt, erhält sie zugleich die Eigenschaft einer Hauptbahn für die Vermittelung des Verkehrs zwischen Süddeutschland und jenen Ländern mit Ersparung des Umwegs über Leipzig. Noch wichtiger, als Mittelglied einer directen Verbindungslinie zwischen Süddeutschland, Berlin und der Ostsee, würde sie aber werden, falls künftig die Eisenbahn von Riesa nach Güterbogl zu Stande käme, worauf hinwiederum um so mehr zu rechnen sein wird, wenn eine Fortsetzung nach Südwesten hin schon besteht oder in Aussicht gestellt werden kann.“

Diese Verhältnisse, meine Herren, verdienen auch einige Berücksichtigung!

Abg. Todt: Für nützlich und wünschenswerth halte ich meiner Seits allerdings die Bahnstrecke von Zwickau bis Chemnitz gleichfalls und zwar theils im Hinblick auf den Landestheil und die Bevölkerung, dem und der es gilt, theils auch, weil dadurch allein erst das System der Binnenbahnen zur Vollendung gelangen wird. Mich haben auch die Gründe, welche vorhin beim Beginn der Discussion über diese Frage