gegen diese Bahnstrecke geltend gemacht worden sind, nicht zu der Ueberzeugung bringen können, daß man dieser Bahn unbedingt entgegentreten müsse. Man hat nämlich gesagt, wenn das Deputationsgutachten nicht angenommen werde, wenn man überhaupt die Erlaubniß zugestehe, daß diese Bahn gebaut werden dürfe, so werde es nicht lange dauern, daß die Rente für die sächsisch-baierische Eisenbahn ganz verloren gehen werde. Ich will dahin gestellt sein lassen, ob, wenn auch wirklich die Erlaubniß zum Bau dieser Bahnstrecke gegeben wird, der Bau selbst so schnell zur Ausführung kommt. Gesetzt aber, es fänden sich wirklich Kapitalisten, welche diesen Bau unternehmen wollten, so kann ich doch dem nicht beistimmen, daß man sie hindern sollte, den Bau auszuführen, blos aus Rücksicht auf die übrigen Bahnen und auf Erhaltung der Rentabilität einer andern Bahn. Würde das Binnen-Eisenbahnsystem erst dadurch vollendet, so kann es, meiner Ueberzeugung nach, wenigstens nicht darauf ankommen, welche Vortheile oder Nachtheile die Actionaire dabei haben, denn zu deren Besten werden Eisenbahnen überhaupt nicht angelegt, sondern zum Besten des großen Publicums, des Handels- und Fabrikstandes. Weiter hat man hiernächst behauptet, ein Grund, dieser Bahnstrecke die Erlaubniß zu versagen, liege darin, daß für den Tract Löbau-Zittau nur eine Pferdebahn bewilligt worden sei. Allein die Richtigkeit dieses Schlusses kann nicht anerkannt werden, wenigstens würde daraus nicht mehr folgen, als daß man für den Tract Zwickau-Chemnitz ebenfalls nur eine Pferdebahn anlegen dürfe. Nur dieser Schluß scheint richtig zu sein und es läßt sich dagegen gar nichts erinnern. Hiernächst ist auch noch in Erwägung gekommen, daß im Anschlage sich bedeutend verrechnet worden sei, namentlich bei der sächsisch-baierischen und bei der chemnitz-riesaer Eisenbahn. Was die erstere betrifft, so habe ich selbst früher bereits darauf hingedeutet, daß der Anschlag würde bedeutend überschritten werden müssen, namentlich wegen der großen Schwierigkeiten, die sich bei dem Bau durch das Voigtland darbieten. Was dagegen den Bau der chemnitz-riesaer Bahn anlangt, so sind die Meinungen darüber wenigstens sehr getheilt; von denen, welche mit der Berechnung der Kosten zu thun gehabt haben, wird versichert, daß der Bauanschlag sehr genau gefertigt worden sei. Ich will indeß zugeben, daß auch an diesem Anschlage nicht werde streng festgehalten, daß auch dieser werde überschritten werden. Ich glaube aber nur, es ist als ziemlich gewiß anzunehmen, daß das Ueberschreiten nicht blos die chemnitz-riesaer, sondern auch die sächsisch-schlesische und böhmische Eisenbahn treffen werde, die sächsisch-schlesische schon aus dem Grunde, weil wir genöthigt sein werden, in finanzieller Beziehung noch mehr für sie zu thun, als wir ursprünglich gewollt haben, wie heute früh schon vom Herrn Referenten angedeutet worden ist. Diese Gründe also alle zusammen genommen würden mich nicht bewegen können, der Bahnstrecke Chemnitz-Zwickau entgegenzutreten. Wenn ich es aber dessenungeachtet thue, so geschieht es lediglich, weil ich für den Augenblick keine Möglichkeit sehe, die Mittel vom Staate in dieser Ausdehnung zu beschaffen. Werden aber Mittel verfügbar, daß die Ausdehnung des Baues ohne Weiteres von Chemnitz bis Zwickau erfolgen kann, so werde ich meiner Seits kein Bedenken haben, mich für den Rahlenbeck'schen Antrag zu erklären. Jetzt thue ich es aber nicht, weil es zur Zeit an diesen Mitteln zur Ausführung des Baues fehlt, und weil ohnehin die Bahn nicht in gegenwärtiger Finanzperiode schon in Angriff genommen werden könnte. Die Acten darüber sind aber keineswegs geschlossen. Daß der Bau in späterer Zeit noch wird zur Ausführung gelangen, ist zu wünschen, und ich bin auch davon überzeugt, daß es geschehen werde. Daß ich dieß wünsche, ist aber auch der Grund, warum ich dem Deputationsgutachten nicht beitreten werde, wenn es dahin geht, daß das Expropriationsgesetz in Bezug auf diese Bahnstrecke zurückgenommen werde. Ich halte mich in dieser Beziehung an den Beschluß, den die erste Deputation bei diesem Puncte gefaßt hat, und an die Regierungsvorlage. Diese hat sich zwar gegen den Tract Chemnitz-Zwickau erklärt, sie hat aber dessenungeachtet nicht verlangt, daß das Expropriationsgesetz in Bezug auf diese Strecke zurückgenommen werde. Ich halte dieß auch nicht für nöthig, darum nicht, weil, wenn der Staat nicht Beihülfe gewähren soll, es auch nicht gerade so unbedingt erforderlich sein möchte, den Bau selbst zu verhindern. Wollen ihn Kapitalisten, Actionaire im Interesse der Gesammtheit ausführen, nun wohl, so mögen sie es thun; der Staat hat nicht Ursache, dem entgegenzutreten. Im Interesse der Gesammtheit ist der Bau ganz gewiß auch. Daneben ist nicht aus der Acht zu lassen, daß, sollte jener Bau wirklich einem Bedenken unterliegen, der Staat es ja in der Hand hat, auf eine andere Weise die Concession zu versagen, wenn dieß nöthig sein sollte. Aber vielleicht ist es doch möglich, daß sich Privatunternehmer finden, welche sich für den Bau interessiren, ohne Unterstützung vom Staate in Anspruch zu nehmen, und für diesen Fall finde ich es auf der andern Seite nicht passend, daß das Expropriationsgesetz jetzt, nachdem es einmal gegeben ist, zurückgenommen werde, um es vielleicht in nicht allzu langer Zeit wieder auszusprechen. Ich muß mich also ganz, wie die Staatsregierung angedeutet hat, und wie es vom Herrn Vicepräsidenten zu Anfang der Debatte geschehen ist, gegen den Antrag des geehrten Abgeordneten Rahlenbeck erklären, weil ich für den Augenblick die Möglichkeit der Ausführung dieser Bahn nicht absehe, erkläre ich mich aber auch zugleich gegen das Deputationsgutachten.

Staatsminister von Zeschau: Die Staatsregierung hat der geehrten Kammer die Frage: ob sie eine Bahn von Chemnitz nach Riesa oder von Chemnitz nach Zwickau für angemessener erachte, zur Begutachtung vorgelegt; die Staatsregierung wird sich deßhalb auch jetzt nicht darüber aussprechen, welcher Ansicht sie sich definitiv zuneigen dürfte, da sie zunächst über diesen Punct auch die Aeußerungen der ersten

SLUB
Wir führen Wissen.