

Kammer abzuwarten hat. Soviel scheint mir aber gewiß, und auch im Interesse des ganzen hierländischen Eisenbahnwesens zu liegen, daß, nachdem sich die geehrte Kammer für die Richtung Riesa-Chemnitz ausgesprochen, es nicht rathsam ist, noch eine zweite, Chemnitz-Zwickau, in das System aufzunehmen. Ich besorge, daß, wenn man in dieser Hinsicht zu weit geht, dieß den Binnenbahnen überhaupt nachtheilig werden könnte. Ist wirklich das Bedürfnis in späterer Zeit vorhanden, eine Bahn von Chemnitz nach Zwickau zu bauen, so wird sich dieses Bedürfnis gewiß geltend machen, und es werden alle Bedenken, welche wegen der Benachtheiligung und Verkürzung dieser oder jener Bahn hervorgehoben worden sind, dann von selbst schwinden und unbeachtet bleiben. Es scheint rathsam, während wir jetzt ein Eisenbahnsystem aufstellen und uns verpflichten, es im Laufe der nächsten zehn Jahre auszuführen, in den Forderungen nicht zu weit zu gehen, weil sonst das ganze System gefährdet werden könnte.

Secretair Abg. D. Schröder: Meine Herren! Ich erkenne an, daß für den ganzen Landestheil, der dadurch betroffen wird, eine Bahn von Riesa bis Zwickau äußerst wünschenswerth wäre, und auch die Gegend, der ich angehöre, würde den größten Vortheil davon haben; allein ich muß doch höheren Rücksichten auf das Wohl des ganzen Staates ein Uebergewicht zugestehen, und kann meine Stimme nicht dazu geben, ein Sonderinteresse dieses Landestheils zu befördern und dagegen das Wohl des ganzen Staates zu gefährden. Das Letztere geschieht aber unzweifelhaft, wenn man eine Bahn von Riesa nach Zwickau führt und sie mit der bayerischen Bahn verbindet. Denn die sächsisch-bayerische Bahn würde dadurch großen Schaden leiden; wir wissen, daß sich der Staat bei der sächsisch-bayerischen Bahn bedeutend betheiliget hat, und ich glaube nicht, daß es in unserem Auftrage liegt, gegenwärtig Maßregeln zu ergreifen und Geldmittel darauf zu verwenden, daß die beim vorigen Landtage von uns verwilligten Gelder wieder verloren gehen müssen. Denselben Schaden, den der Staat davon hat, wenn die Bahn vollständig gebaut wird, werden aber auch die Actionaire der sächsisch-bayerischen Bahn haben, und ich müßte fürchten, daß dieses Beispiel auf die übrigen Eisenbahnunternehmungen von sehr schädlichem Einflusse sein würde. Wenn wir die Bewilligung zur Fortsetzung der Bahn bis Zwickau aussprechen, so könnte das die Veranlassung geben, daß die sächsisch-bayerischen Eisenbahnactien einen bedeutenden Fall erlitten; tritt aber das ein, so kann ich mir nicht denken, daß noch eine große Lust im Lande vorhanden sein sollte, sich bei den übrigen Eisenbahnunternehmungen zu betheiligen. Wenn die Bahn von Chemnitz nach Riesa gebaut wird, so müssen wir zugeben, daß für das dringendste Bedürfnis der Stadt Chemnitz und seiner Fabrikindustrie, sowie des übrigen betroffenen Landestheils hinlänglich gesorgt ist. Nun liegen aber Chemnitz und Zwickau nur vier Meilen auseinander, beide Orte werden durch eine gute Chaussee

Anhang 5.

verbunden, und es folgt daraus, daß, da beide Orte von Eisenbahnen berührt werden, kein dazwischen liegender Ort weiter als zwei Meilen von der Eisenbahn entfernt ist. Diese Entfernung ist aber nicht geeignet, um wegen deren Beseitigung einen so großen Nachtheil auf den Staat zu wälzen. Manche Gegend würde sich glücklich schätzen, wenn sie in der Entfernung von zwei Meilen eine Eisenbahn hätte. Wenn ich dem Antrage des geehrten Abg. Kahlenbeck daher nicht beistimmen kann, so muß ich auf der andern Seite auch wünschen, daß das Expropriationsgesetz, welches für die Linie Zwickau-Chemnitz ausgesprochen worden ist, wieder zurückgenommen werde. Ich kann darin nur eine Garantie sehen, die wir den Actionairen der künftigen Bahnen geben, die darin besteht, daß sie fest darauf bauen können, daß sie ihr Geld nicht wegwerfen. Geben wir ihnen diese Garantie nicht, lassen wir offen, daß sie befürchten müssen, auch diese Zweigbahn werde künftig gebaut werden, so wird man in unser ganzes Eisenbahnwesen und unsere Eisenbahnangelegenheiten kein besonderes Vertrauen legen, wie der Herr Staatsminister soeben sehr richtig bemerkt hat. Sollte das Bedürfnis indeß sich in künftiger Zeit dringender gestalten, so wird gewiß auch die Ständeversammlung jeder Zeit geneigt sein, mit der hohen Staatsregierung das Expropriationsgesetz wieder aufzunehmen, oder auszudehnen, wie es gerade nothwendig wird.

Abg. von Thielau: Nur zwei Worte zur Rechtfertigung des Deputationsgutachtens. Ich übergehe die Frage, die der Abg. Kahlenbeck aufgestellt hat, und will nur bemerken, daß die Zurücknahme des Expropriationsgesetzes deshalb nothwendig ist, damit die Concession zu deren Anlegung nicht anders ertheilt werden kann, als mit Genehmigung der Ständeversammlung. Meine Herren! Die Menschen sind sterblich, und wir können nicht wissen, wer einmal an der Spitze des hohen Ministerii steht, oder welche Ansichten vorherrschen werden, wenn ein Wechsel eintritt, ob nicht dann, ohne die Stände zu fragen, die Concession aus dem Grunde ertheilt werden kann, weil das Expropriationsgesetz noch besteht. Heben Sie das Expropriationsgesetz nicht auf, so ist die hohe Staatsregierung ermächtigt, die Expropriation zu genehmigen, und Concession zu ertheilen, ohne Kenntniß der Ständeversammlung. Das scheint Grund genug, um das Expropriationsrecht aufzuheben. Es ist gesagt worden, daß die Bahn nicht wegen der Actionaire angelegt werde; das weiß ich recht wohl; aber man kann aus diesem Grunde doch nicht auf Treu und Glauben gezeichnete Actien werthlos machen wollen. Was die Actionaire der zwickau-riesaer Bahn betrifft, so sind diese in ihrem Rechte nicht beeinträchtigt, denn die verwendeten Kosten sind nicht bloß für die zwickau-chemnitzer, sondern für die chemnitz-riesaer Bahn aufgewendet, diese Kosten werden in Abrechnung zu bringen sein bei dem Bau einer neuen Bahn. Das ist eine Sache, die sich von selbst versteht; sie sind im Interesse der Sache aufgewendet. Die Gesellschaft, die schon existirt, wird be-