

und von der letztern selbst mit 41 gegen 25 Stimmen angenommenen Antrags zu gedenken, der dahin lautet:

daß durch das Gesetz vom 10. August 1837 ausgesprochene Expropriationsrecht auf der Linie Zwickau-Chemnitz aufzuheben.

Der einzige Grund, der diesen Antrag hervorgerufen haben kann, scheint die Wahrung des Interesses der sächsisch-baierischen Eisenbahn zu sein.

Die Deputationen können sich hiermit nicht einverstanden erklären.

Es mag wohl nicht verkannt werden, daß jenes Interesse wesentlich benachtheiligt werden würde, wenn diese Linie gebaut und somit eine Verbindung zwischen Zwickau und Riesa hergestellt werden sollte, da diese Bahn von Weidau ab als Parallelbahn anzusehen sein würde.

Allein jene Eisenbahngesellschaft hat keinen Anspruch auf diese Begünstigung, es bestand das Expropriationsrecht auf die Linie Zwickau-Riesa schon, wie die sächsisch-baierische Eisenbahngesellschaft begründet wurde und sie hatte von dem Gesetze Kenntniß. Eine solche Zurückziehung des Gesetzes würde aber eine Zurücksetzung des betreffenden Landestheils sein, die hohe Staatsregierung selbst beantragt diese Zurücknahme nicht, sie will nur diese Linie zur Zeit von der Betheiligung des Staats ausgeschlossen haben (und dieß scheint für die sächsisch-baierische Eisenbahngesellschaft schon eine hinlängliche Sicherung), dagegen den Bau durch Privatunternehmer nicht hindern.

Sollte bei der großen Kostspieligkeit des Unternehmens sich eine Privatgesellschaft bilden, so würde dieß den Beweis liefern, daß die Bahn für die dortige Gegend wahres Bedürfnis sei, und dann wird ihm nicht entgegen zu treten sein.

Die Deputationen beantragen deshalb die Ablehnung jenes Antrags.

Präsident von Gersdorf: Die Deputation giebt uns den Rath, dem Beschlusse der zweiten Kammer nicht beizutreten, welcher dahin geht: daß durch das Gesetz vom 10. August 1837 ausgesprochene Expropriationsrecht auf der Linie Zwickau-Chemnitz aufzuheben. Ich frage die Kammer:

ob sie der Deputation hier beistimmt? —

Einstimmig: Ja.

Referent Bürgermstr. Schill: Punct 4. der Regierungsvorlage lautet:

„Die Mitwirkung des Staats zur Herstellung einer Flügelbahn von Löbau nach Zittau ist durch die Voraussetzung bedingt, daß die Stadtgemeinde zu Zittau und die Gemeinde zu Herrnhut sich bei dem Gesamtunternehmen der oberlausitzer Eisenbahn auf eine verhältnismäßige Weise mit Actien betheiligen, auch sich anheischig machen, diese Actien eine bestimmte Reihe von Jahren hindurch im Besitze zu behalten.“

Im Bericht heißt es:

Nach dem obigen Gutachten der Majorität der Deputationen über die zittau-löbauer Flügelbahn wird die Ablehnung dieses ganzen Punctes empfohlen.

Die jenseitige Kammer hat auf Anrathen ihrer berichtserstattenden Deputation dieß zwar auch gethan, jedoch aus einem andern Grunde, nämlich weil sie mit der darin ausgesprochenen Bedingung der Beihülfe der Orte Herrnhut und Zittau nicht einverstanden ist.

Präsident von Gersdorf: Ich frage: ob es hier bei dem Gutachten der Deputation bewenden soll? Einstimmig: Ja.

Referent Bürgermstr. Schill: Der fünfte Punct lautet:

„Die Anlegung und der Betrieb der sämtlichen unter 1. genannten Eisenbahnen wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig, unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staats.“

Es heißt hier im Berichte:

Die Frage: ob der Staat auf alleinige Kosten die Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung bringen oder letztere Actiengesellschaften überlassen und sich nur dabei betheiligen soll? ist schon am vorigen Landtage in Erwägung genommen worden und besage der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 hat man die letztere Modalität als Regel aufgestellt. Die hohe Staatsregierung hat (s. Nr. 1. des Anh., S. 7 flgd.) und der jenseitige Deputationsbericht (s. Nr. 1. d. Anh., S. 25 flgd.) über diese Frage sich nochmals umständlich verbreitet, und die Erstere sowohl, als die zweite Kammer, haben sich für die zweite Modalität, mithin für Festhaltung des früheren Grundsatzes erklärt.

Läßt sich nun auch das Gewicht der Gründe, welche für den Bau auf Staatskosten sprechen, nicht verkennen, und kann man den Vortheil dieser Modalität nicht in Abrede stellen, daß nämlich durch Uebernahme der Eisenbahnbauten auf Staatskosten diese Unternehmung aus dem Kreise der Speculation kommen und nur hierdurch es möglich wird, neben einem erleichterten, auch den wohlfeilsten Verkehr in Bezug auf Fahr- und Frachtpreise zu gewähren, weil der Staat hierbei von andern Grundsätzen ausgehen wird, als Privatvereine, deren nächster Zweck die möglichst nutzbarste Anlegung ihrer Gelder sein muß, so müssen doch neben den (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 8) aufgeführten Gegengründen die finanziellen Rücksichten so überwiegend erscheinen, daß ein Beharren bei dem am vorigen Landtage angenommenen, von der Regierung nach nochmaliger reiflicher Erwägung bevorworteten Grundsatz gerechtfertigt wird.

Die Vermehrung der Staatsschuld um mehr als das Doppelte, bis zur Höhe von beinahe 30,000,000 Thlr. kann der Grundbesitzer nicht mit gleichgültigem Auge ansehen. Kann man auch die Hoffnung hegen, daß, wenn der Staat im Besitze aller Eisenbahnen wäre, in Zeiten der Ruhe und des Flores von Handel und Gewerbe, die durchschnittliche Einnahme den Zinsen- und vielleicht Amortisationsbedarf dergestalt und soweit decken dürfte, daß die Staatskasse nicht höher in Anspruch genommen werden würde, als bei einer theilweisen Betheiligung an einzelnen Bahnen, so möchte doch in Zeiten der Noth eine Ueberlastung des Grundbesitzes, der, ob er schon nur mehr mittelbaren Nutzen von den Eisenbahnen zu hoffen, die Staatsschuld doch hauptsächlich zu vertreten hat, nicht ohne Grund zu besorgen sein.

Eine vorsichtige Finanzverwaltung dürfte sich aber auch schwerlich entschließen und es im Interesse des Staats finden, in einem Zeitraum von nur wenigen Jahren eine im Verhältniß zur Größe des Landes so große Schuldenmasse zu contrahiren, durch die sich die Anschaffung vertheuern müßte, und die dreiprocentigen Staatspapiere herabgedrückt werden würden. Jedenfalls hat die hohe Staatsregierung bei Abschließung der Verträge über die verschiedenen Eisenbahnen auf Beibehaltung der früher beschlossenen Modalität