Chemnitz nach Zwickau unter den jetzigen Umständen durchaus für einen Nachtheil. Es ist dieses bereits im vorigen und auch in dem jetzigen Deputationsgutachten zur Genüge dargethan worden. Ist aber ein wirklicher Nachtheil bei Errichtung dieser Bahn vorhanden, so ist es allerdings nicht genug, daß der Staat nicht selbst durch seine Betheiligung diesen Nachtheil herbeiführen helfe; er muß auch zu verhindern suchen, daß Andere ihn herbeiführen, und das kann nur durch die Zurücknahme des Expropriationsgesetzes geschehen. Wollte man dagegen einhalten, daß sich in Zukunft die Ansichten ändern können, so steht doch so viel fest, daß für diesen Fall die Bahn immer vorbehalten bleibt. Erscheint sie in Zukunft zweckmäßig, so wird das Expropriationsgesetz sehr bald herbeigeschafft sein. Steht also dem gegenwärtig vorhandenen Nachtheile der Bahnrichtung Chemnitz-Zwickau kein weiterer Nachtheil gegenüber, als der, welchen die Zurücknahme der Expropriation haben kann, so ist dieses so gut als kein Nachtheil, denn er kann jeder Zeit entfernt werden. Darum scheint es mir aus dem Gesichtspuncte der Nützlichkeit hervorzugehen — indem das Bestehen der fraglichen Expropriation Nachtheil haben kann, ihre Aufhebung aber keinen Nachtheil haben kann — daß die Kammer bei ihrem früheren Beschlusse beharrt; aber auch aus dem Gesichtspuncte des Rechts glaube ich, muß dieses geschehen. Es hat zuvörderst Niemand ein Recht zu verlangen, daß die Expropriation für die Linie Chemnitz-Zwickau fortbestehe. Denn wurde diese Expropriation früher ausgesprochen, so geschah es unter der Voraussetzung, daß sich eine Gesellschaft finden würde, die die Bahn baute. Sie hat sich nicht gefunden; es ist im Gegentheil von denen, welche sich bei dieser Bahn zu interessiren beabsichtigten, erklärt worden, daß sie dieselbe zu Stande zu bringen mit eignen Mitteln nicht vermöchten. Hat die früher zusammengetretene Gesellschaft dem Unternehmen Opfer an Zeit und Mühe gebracht, welche sie für diese Hoffnung aufwendete, so werden ihr diese Opfer durch das Zustandekommen der Bahn Chemnitz-Riesa und den Beitritt dazu vergütet werden; und das, was sie zum Vortheil dieser Richtung an baaren Mitteln aufgewendet hat, wird ihr auf andere Weise ersetzt werden können. Es hat also in der That Niemand ein Recht auf das Fortbestehen der Expropriation für Chemnitz-Zwickau. Dagegen glaube ich, daß allerdings diejenigen Grundbesitzer, welche die Expropriation trifft, allemal das Recht haben, zu verlangen, daß die Nothwendigkeit der Expropriation nachgewiesen sei. Eine unnöthige Expropriation wird stets auf ein Unrecht gegen den Grundbesitzer, gegen den sie vorgenommen werden soll, hinauslaufen. Es sind hier und da Aeußerungen vernommen worden, daß man gesagt hat: wenn es sich um weiter nichts handle, als um eine Expropriation, die könne wohl gegeben werden. Ich halte aber eine Expropriation nicht für eine Sache, die „nichts weiter" zu bedeuten habe, und achte den Beweis der Nothwendigkeit bei derselben für unerläßlich. Hiernach glaube ich, daß sowohl aus Gründen der Nützlichkeit als des Rechtes das Fortbestehen der Expropriation auf der Linie Chemnitz-Zwickau durchaus nicht zu rechtfertigen sei.

Abg. Rahlenbeck: Nur mit tiefem Bedauern habe ich den abermaligen Antrag unserer Deputation, für Aufhebung der Expropriation des Eisenbahntracts zwischen Chemnitz und Zwickau, vernehmen können, die zwar bei unserer früheren Verhandlung angenommen, von der ersten Kammer aber mit Einstimmigkeit abgeworfen worden ist. Es ist schwer zu begreifen, wie ein bedeutender Landestheil mit seiner fleißigen industriellen Uebervölkerung, nachdem früher nicht einmalige, sondern oft wiederholte Zusicherungen von der Nothwendigkeit, Nützlichkeit und Gerechtigkeit der ihm zu Theil werdenden Eisenbahnverbindung von hoher Staatsregierung ausgesprochen worden, nunmehr in eine solche Ungunst verfallen ist, daß ihm auch noch der letzte Rest von Hoffnung abgeschnitten werden soll, nicht einmal durch Privatmittel das erlangen zu können, wozu der Staat seine Beihülfe versagt. Weder gerecht, noch billig vermag ich die Behandlung dieses Gegenstandes zu finden; die Staatsregierung soll ohne Ab- oder Zuneigung des einen Landestheils pflegen, wie des andern; und dadurch, daß die Staatsregierung als Mitactionair bei der sächsisch-baierischen Eisenbahn figurirt und diese eine Beeinträchtigung des Verkehrs befürchten zu dürfen glaubt, sollte von früheren Verpflichtungen, Versprechungen und Grundsätzen ganz abgegangen werden? Das würde nicht in Einklang mit seitherigen Erfahrungen zu bringen sein! Den Aussprüchen der Mehrheit sich zu unterwerfen ist Pflicht, aber daß dieß eine schmerzliche und nicht ohne Murren zu ertragende sein würde, das vermag ich nicht zu verhehlen; die Gründe sind schon früher von mir auseinander gesetzt worden. Der Herr Referent hat bei der früheren Verhandlung selbst erwähnt, die Deputation lege keinen hohen Werth auf ihren dießfallsigen Antrag, und im vorliegenden Bericht heißt es, daß die Minderheit der zweiten Deputation, sowie die ganze erste, mit Ausnahme eines einzigen Mitgliedes, sich gegen die Aufhebung der Expropriation ausgesprochen habe, und eben darum kann ich nur die zuversichtliche Erwartung hegen, daß das vor 6 Jahren ertheilte Gesetz, an das sich außer Hoffnungen auch schon mannichfach kostspielige Unternehmungen geknüpft haben, nicht einem muthmaßlichen geringeren Gewinne einer Actiengesellschaft, wozu nicht allein Inländer, sondern vielleicht ebenso viel Ausländer gehören, zum Opfer gebracht werde, die zudem vorher gewußt haben, daß eine Expropriation bestanden.

Abg. von Thielau: Weil ich im Namen der Deputation zu sprechen habe, muß ich mir das Wort erlauben. Als, meine Herren, das Expropriationsgesetz Anwendung erlitt auf die Bahn von Chemnitz nach Zwickau, war von einer Unterstützung aus der Staatskasse nicht die Rede, sondern die Staatsregierung hatte damals die Absicht, die Eisenbahn ganz an Privatunternehmer zu überlassen. Auch noch heute, meine Herren, würde jedenfalls die Deputation nicht auf Aufhebung des Expropriationsgesetzes auf der ganzen Bahn antragen, wenn sich der Stand der Angelegenheit nicht verändert hätte. Wenn heute eine Privatgesellschaft von Chemnitz nach Zwickau bauen wollte, ohne vom Staate eine Unterstützung zu verlan-

SLUB
Wir führen Wissen.