

ich, darzulegen. Es wird aber zugleich auch gezeigt, daß durch die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn nicht bloß dem Lande der jetzt vorliegende Schaden gemacht wird, sondern daß großer Schaden schon dadurch verursacht worden, daß diese Chemnitz-Niesauer Actiengesellschaft den Bau der Freiburger Bahn bis jetzt gänzlich verhindert hat und nach dem Stande der Sache auf viele Jahre hinaus verhindern wird. Davon geht auch das Separatvotum aus, vom jetzigen Baue der Bahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz ist darin gar nicht die Rede. Ich werde sie auch nicht erleben, aber sagen muß ich doch, daß dem Interesse des Landes ein ungeheurer Schaden dadurch geschehen ist. Es ist eben in dem Separatvotum herausgestellt worden, daß schon nach einem mäßigen Anschlage diese Linie zu 6 Procent verzinst haben würde. Das ist der eine Punkt.

Präsident D. Haase: Ich muß dem geehrten Abgeordneten bemerken, daß ihm bloß das Wort gegeben worden ist, um sich in Bezug auf den Abg. v. d. Beeck zu erklären. Alsdann, wenn der geehrte Abgeordnete das Wort haben will, wird es ihm der Reihe nach gegeben werden.

Abg. Sachse: Ich habe, was ich vorbringen wollte, vollkommen beendigt und habe jetzt nichts weiter hinzuzufügen.

Vizepräsident v. Eriegern: Ich habe mich zuvörderst ganz dem anzuschließen, was von dem Abg. v. d. Beeck vorgebracht worden ist. Ich habe schon gestern vorläufig bemerkt, daß ich mich mehr der Ansicht des Sondergutachtens zuneige, aber auch mit den Beschränkungen, die gegenwärtig von dem Abg. v. d. Beeck erwähnt worden sind, indem ich dabei gänzlich davon absehe, ob und in wie kurzer Zeit vielleicht eine Eisenbahn, die Freiberg berührt, zu Stande gebracht werden kann. Das ist ein Punkt, der mich jetzt weniger interessiert, mir kommt es lediglich darauf an, auf der einen Seite zwar den Zweck zu erreichen, daß die Chemnitz-Niesauer Bahn nicht zur Ruine wird, auf der andern Seite aber auch die dazu nöthigen Vorschritte so zu thun, daß für die Steuerpflichtigen die größten Ersparnisse erzielt werden. Die gestrige Abstimmung hat über die erste Frage entschieden, nämlich darüber, daß wir damit einverstanden sind, der Staat möge die Sache in die Hand nehmen, indem er die Chemnitz-Niesauer Bahn ankaufe. Es ist damit allerdings noch wenig in der Sache entschieden, denn es handelt sich bei diesem Ankauf um einen zweiseitigen Contract, es wird immer Alles darauf ankommen, ob der Ankauf mit Einwilligung der jenseitigen Contrahenten abzuschließen ist. Aus diesem Gesichtspunkte betrachtet, empfiehlt sich nun, das ist nicht zu verkennen, der Vorschlag der Majorität außerordentlich, denn, meine Herren, treten wir der darin ausgesprochenen Ansicht bei, so ist die Sache abgemacht. Die Regierung hat bereits mit den Actionairen unter Voraussetzung der Einwilligung der Stände vorläufig einen Abschluß bewirkt, und sowie wir diese Genehmigung

ertheilen, nun, so ist die Sache zum Schlusse gelangt. Ich gebe auch zu, daß gerade dieser Punkt mich lange Zeit zweifelhaft gemacht hat, ob doch nicht der Ausweg, den die Majorität vorgeschlagen hat, der beste sei; bei reiflicher Prüfung und Erwägung der Sache bin ich jedoch zu dem Resultate gekommen, daß die Vortheile, welche auf diesem Wege erlangt werden, keineswegs überwiegend sind, indem nach meiner festen Ueberzeugung der Preis, der nach diesen Vorschlägen den Actionairen gewährt werden soll, durchaus nicht im Verhältnisse steht mit dem bisher ermittelten Werthe des Kaufobjectes, der Bahn. Ich wende mich also nun zunächst zu näherer Erörterung der Frage, in welchem Verhältnisse die Gebote, die jetzt gethan und von den Actionairen angenommen worden sind, mit dem wahren Werthe der Bahn stehen. Bei Erörterung dieser Frage müssen wir uns, wie ich glaube, rein auf den finanziellen Standpunkt stellen. Bei der ersten Frage: soll der Staat die Bahn acquiriren oder nicht? mußten die nationalöconomischen Rücksichten vorherrschend sein. Wenn es sich aber darum handelt: welcher Preis soll den Actionairen gegeben werden? da müssen wir uns, so weit dies möglich erscheint, rein auf den finanziellen Standpunkt stellen. Ich sage mit gutem Vorbedacht: so weit es möglich ist. Denn, meine Herren, allerdings um zur Acquisition durch freien Ankauf zu schreiten, müssen wir erst den Entschluß fassen, daß wenigstens so viel für die Bahn gewährt werden soll, als die Passiven derselben betragen. Denn wir können nicht vom Ankauf reden, wenn wir nicht die von der Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen übernehmen wollen. Also davon kann nicht die Rede sein, weniger zu bieten, als den Betrag der vorhandenen Passiven. Das ist selbstverständlich. Es handelt sich also nur darum: was soll als Ueberschuß nach Deckung der Passiven noch an die Actionaire gewährt werden? Die Actionaire können aber durchaus eine besondere Berücksichtigung Seiten des Staates nicht erwarten, und bei dieser Frage kommen natürlich nationalöconomische Rücksichten durchaus nicht zur Sprache. Ob sie 25 Procent, oder 20 Procent, oder 10 Procent, oder 5 Procent, oder gar nichts bekommen, das ist nationalöconomisch ganz gleich. Deshalb wird die Bahn fortgehen und es wird der Landestheil, dessen Interesse wesentlich dabei in Frage kommt, ganz gleiche Vortheile von der Uebernahme der Bahn haben. Also, meine Herren, bei dieser Frage müssen wir uns rein auf den finanziellen Standpunkt stellen. Auch die Majorität unserer Deputation hat dies in einer Beziehung gethan. Sie hat uns ein Berechnungswerk vorgelegt, welches uns die Ueberzeugung geben soll, daß das bisher geschehene Gebot kein unangemessenes sei. Aber, meine Herren, um zu diesem Resultate zu kommen, hat sie einen Satz im Berichte auf Seite 134 aufgenommen, der den finanziellen Standpunkt ganz verläßt; und, wie mir scheint, auf einer vollständigen Verwechslung der beiden Punkte, die wir gesondert im Auge behalten müssen, beruht.