

Erwerbung der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn für den Staat auf Grund des von der Regierung am 26. October 1849 gemachten ersten Vorschlags mit der Abänderung und in solcher Maaße für angemessen erachte, daß, nachdem sich eine deshalb einzuberufende Generalversammlung überhaupt mit der Abtretung unter den vorliegenden und nachstehenden Bedingungen einverstanden erklärt hat, a) als Kaufpreis für jede im Privatbesitze befindliche Actie anstatt dreißig Thaler in drei der im Vorschlage gedachten Schuldscheinen vielmehr vierzig Thaler in vier dergleichen Scheinen ein für allemal gewährt werde, b) daß u. s. w. wie unter c. des Ausschussesantrags I., c) daß aus den u. s. w. wie unter d. des Ausschussesantrags I." Er ist bestimmt an die Stelle des Ausschussesantrags sub I. zu treten und es würden im Falle seiner Annahme Punkt a. und b. wegfallen, Punkt c. und d. aber stehen bleiben. Wird dieser Antrag unterstützt? — Nicht ausreichend unterstützt.

Abg. Evans: Herr Präsident! Ich bitte mir eine kleine Bemerkung zu erlauben. Ich sollte glauben, daß mir das Wort zugestanden hätte zur Befürwortung und Motivirung meines Antrags.

Präsident Cuno: Das ist allerdings richtig. Ich habe den Antrag zu schnell zur Unterstützung gebracht und kann dem Abg. Evans, um ihm gerecht zu werden, das Wort zur Begründung nicht vorenthalten. Dann wird die Unterstützungsfrage noch einmal gestellt werden.

Abg. Evans: Mein Vorschlag geht in so weit Hand in Hand mit dem des Abg. Richter, daß auch ich jede weitere Weitläufigkeit abgeschnitten zu sehen wünsche und die Passionsgeschichte der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn endlich vollständig zur Erledigung bringen will, während, wenn der Vorschlag B. von Seiten der Kammer angenommen wird, allerdings noch viele Weiterungen bevorstehen und die Angelegenheit uns gewiß wieder zu fernerweiter Erwägung vorgelegt werden muß. Runde Abmachung des Geschäfts ist der eine Grund zu meinem Antrage, allein ich habe auch einen andern dafür. Ich glaube nämlich, daß man nur so und durch meinen Vorschlag den Actionairen annähernd gerecht wird. Das ist meine Ueberzeugung. Es ist traurig, daß man seine Person in die Discussion ziehen muß, allein es ist im Interesse der Sache nothwendig, daß ich erkläre, nicht Actionair zu sein, obschon ich es früher war; ich habe mich aber für dieses Unternehmen aus volkwirtschaftlichem Interesse von Anfang an lebhaft interessiert, weil auf diesem Wege dem Erzgebirge nicht nur die Rohstoffe sondern auch die Lebensmittel billiger zugeführt werden und diese Bahn überhaupt eine Brod- und Lebensfrage für das Gebirge ist. Leider muß ich befürchten, daß ich das warme Gefühl, welches diese Angelegenheit verdient, Andern nicht mittheilen kann. Versichern aber muß ich Ihnen und wiederholt versichern, weil ich es bestimmt weiß, daß die erste Grundlage aus patriotischem Gefühl entsprungen ist, welches sich auch im Fortgange des Unternehmens

nicht verläugnet hat. Es hätte nur das in Hoffnung begonnene Werk von anderer Seite her nicht mit so viel Abscheu betrachtet werden sollen; man hätte nur über einzelne Erscheinungen, mit denen auch ich mich nicht einverstanden erklären kann, nicht das Wesen der Sache ganz vergessen sollen, so würden wir jetzt nicht darüber zu debattiren haben. Jetzt, meine Herren, wollen wir uns wenigstens erinnern, daß es sich einmal um ein patriotisches Unternehmen und dann um Männer handelt, die einen großen Theil ihres Vermögens dafür eingesetzt haben. Ich weiß, ohne daß es mir eingehalten zu werden braucht, daß auch an auswärtigen Handelsplätzen Actionaire sich befinden und daß man denen gegenüber allerdings ein vortheilhaftes Geschäft macht, wenn man meinen Antrag ablehnt und ihnen pro Actie 10 Thlr. weniger zahlt. Aber, meine Herren, wenn Sie sich dieser ausländischen Actionaire erinnern, so erinnern Sie sich nur auch gleichzeitig der Wittwen und Waisen im Inlande, die im Besitze solcher Actien sind! — Wenn in früherer Zeit die Regierung das volkwirtschaftliche Interesse über Alles gesetzt und die Erhöhung der productiven Kräfte des Volkes als das Ziel ihrer Bestrebungen angesehen hätte, so müßte diese Bahn schon lange, wenn nicht die erste, doch eine der ersten im Lande sein. Bedenken Sie, daß es eine sehr große Calamität für das Land von jeher gewesen ist, daß man im Gebirge auch in Zeiten, wo es im Niederlande an Absatzquellen für das Korn gefehlt hat, immer und immer böhmische Frucht hat essen müssen. Es fehlte der Arm, der uns das vaterländische Brod reicht. Wäre dieser Arm früher hergestellt gewesen, so würde in Zeiten wie jetzt, wo das Niederland an zu voll gepfropften Speichern leidet, der leere Brodschrank des obern Gebirgs ein nützlicher Absatzweg für das Niederland sein. Im Jahre 1847 haben viele Tausend Menschen im Gebirge Hunger leiden müssen, weil die Bahn nicht hergestellt war. Ich fühle zwar, daß ich vom Berathungsgegenstand scheinbar abirre, weil die Nothwendigkeit der Bahn an sich nicht angezweifelt werden kann und von Niemand bezweifelt ist, es gehört aber zur Begründung meines Antrags. Bedenken Sie die Wichtigkeit dieser Bahn, abgesehen von ihrem Einflusse auf das Gewerbswesen und der billigern Beschaffung der Rohstoffe, durch die wohlfeilere Beziehung der unentbehrlichsten Bedürfnisse für der ärmsten Theil des Landes, welche durch sie erzielt wird, z. B. Salz, Kaffee, Brennöl, Heringe und wie die Gegenstände alle heißen mögen, welche auch der Aermste nicht entbehren kann und mit welchen der fünfte Theil des Landes durch diese Bahn schon lange hätte versorgt werden sollen. Stößen Sie sich nicht daran, daß durch diese niedrigere Fracht der einzelne Gegenstand bei nur einmaliger Betrachtung scheinbar nur von einem Minimum betroffen werde. Betrachten Sie vielmehr die Größe des Bedarfs, die stete Wiederkehr und die rasche Folge der Züge, welche nöthig ist, um eine ganze Provinz, die den fünften Theil des Landes umfaßt, mit ihren Bedürfnissen zum Lebensunterhalt zu versorgen, und Sie