

werden dann leicht ermessen, welche Summen es sind, welche dem armen Gebirge durch den billigern Eisenbahntransport hätten erspart werden können. Es wurde daher auch allgemein gefühlt, daß diese Bahn eine wahre Brodfrage im eigentlichsten Sinne des Wortes für das Gebirge sei. Es giebt mir dies Gelegenheit, Sie daran zu erinnern, welche Unmassen von Unterschriften die Petition für die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn gefunden hat, welche dem König bei seiner Rückkunft von England überreicht wurde. Wenn man daran zweifelt, ob auch jede dieser Unterschriften — deren ich selbst einige mitgesammelt habe — vollbürtig sei, so frage ich Sie dagegen, welche andere Petition in Sachsen jemals eine ähnliche Anzahl von Unterschriften erhalten habe, als diese für diese Eisenbahn? — Versuchen Sie es nur einmal, meine Herren, für einen untergeordneten Zweck, der eben nicht auf allgemeinem Bedürfnis beruht, Unterschriften zu sammeln, setzen Sie alle künstlichen Mittel dafür in Bewegung, und Sie werden sehen, daß Sie doch nicht den vierten Theil dieser Unterschriften zusammen bringen. — Der Wunsch des Erzgebirges ist in dieser Petition unzweifelhaft niedergelegt! —

Ich komme nun auf die Zweckmäßigkeitgründe. Wenn wir den Vorschlag B. annehmen, so erschweren wir die Fortsetzung des Unternehmens von Chemnitz nach Zwickau. Wenn die Bahn bis Zwickau fortgesetzt wird, so tritt zwar eine Concurrencybahn mit einem Theile der bayerischen Eisenbahn ins Leben. Demungeachtet aber und trotz dieses ungünstigen Umstandes muß die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn früher oder später nach Zwickau fortgebaut werden, einmal eben, damit sie nicht nur ein ausgedehnteres volkswirtschaftliches, sondern hauptsächlich auch ein größeres finanzrentables Resultat gebe, namentlich wegen der Versorgung der Chemnitzer Gegend mit Zwickauer Steinkohlen. Gehen wir aber auf den Vorschlag B. ein, der den Actionairs die Zusicherung einer spätern Entschädigung nach Höhe der Rentabilität giebt, so hindern wir alle weiteren Unternehmungen, denn indem wir etwas votiren für den Fortbau der Bahn, so würden wir zugleich ein größeres Entschädigungsquantum, um welches es sich handelt, für die Actionaire votiren. Wir votirten dann eine doppelte Summe. Das ist ein nicht unwichtiges Bedenken gegen den Vorschlag B. Der Staat würde in eine schiefe Lage kommen. Entweder würde er sich finanziell wehe thun, oder jene höhern volkswirtschaftlichen Interessen verläugnen müssen, deren Beachtung aber doch zuletzt die Zeit und die innere Nothwendigkeit trotz des doppelten Opfers, das wir uns durch den Vorschlag B. aufbürden wollen, erzwingen wird. Uebrigens will ich die Rentabilitätsfrage der jetzt in Rede stehenden Chemnitzer Bahn nur im Allgemeinen berühren. Abgesehen von allen Tabellen läßt sich die Wahrheit auch oft ohne Zahlen finden. Zahlen haben nicht selten keine, und nur dann volle Beweiskraft, wenn sie die Repräsentanten von unläugbaren Thatsachen sind. Damit dies nicht paradox erscheine, muß ich darauf hinweisen, daß mathematische Wahrheiten auch ohne

Zahlen richtig sind. Pythagoras hat seinen berühmten Satz ohne Zahlen hingestellt, und doch ist er richtig und noch heute wahr. Ich meinestheils nehme schon a priori an, daß eine Bahn, die eine so volkreiche und gewerbthätige Gegend von solchem Umfange fast mit allen Bedürfnissen zu versorgen hat, rentabel werden muß. Daran zweifeln, heißt — am Gebirge selbst verzweifeln, heißt — ihm jede dauernde Erhebung, ja die Lebensfähigkeit selbst absprechen. Wer mit mir an eine solche rettungslose Verkümmern nicht glaubt, der darf auch die Rentabilität nicht absprechen, welche sich, wenn auch nicht in der ersten Zeit, einstellen muß.

Ich bin von der Rentabilität der Bahn überzeugt. Wenn im Berichte vom Jahre 1847 her Vergleichungspunkte mit andern Bahnen angezogen worden sind, so habe ich dagegen zu erinnern, daß damals schon der Verkehr gewaltig stockte. Es war das Hungerjahr. Wenn jetzt eine Vergleichung mit der Leipziger Bahn versucht würde, so würde sie zu einem andern Resultate führen, und der Verkehr des nächsten Jahres zu einem noch bessern. Gehe ich nun zum Schluß und erwähne ich einige Billigkeitsgründe, so läßt sich nicht verkennen — ich werde, wenn nicht darauf provocirt wird, dies nicht näher begründen, sondern vorläufig nur als eine Behauptung hinstellen — so läßt sich nicht verkennen, daß der Bau der Bahn durch die Regierung selbst unverantwortlich hingehalten worden ist. Es wurde die Concession nicht ertheilt. Es war im Anfange (ich glaube im Jahre 1838, wo der erste Anschlag erfolgte,) eine fast unsinnig geringe Bausumme angenommen worden, weil man noch nicht Erfahrung genug hatte, die man aber, beiläufig bemerkt, auch später nicht benutz hat, um richtigere Voranschläge zu machen, trotzdem aber, wäre nur die Concession ertheilt worden, so würde die Bahn doch gebaut worden sein. So gut wie man bei der Leipzig-Dresdner Bahn gesehen hat, daß trotz der dreifachen Erhöhung des Baucapitals, welche sich statt des ursprünglich gezeichneten nöthig machte, das Unternehmen nicht aufgehoben, sondern trotzdem die Bahn hergestellt wurde, eben so gut, sage ich, würde auch die Chemnitzer Eisenbahn damals trotz des zu geringen Anschlages beendet worden sein. Ich könnte aus jener Zeit specielle Belege dafür beibringen, namentlich mich auf einen in Deutschland sehr bekannten Bankdirector berufen, der sich lebhaft für diesen Bau schon damals interessirte.

Hinsichtlich der Zehnthalerscheine bin ich zwar im Grundsatz dagegen, daß derartige Werthzeichen durch Privatunternehmungen im Lande in Circulation kommen, ich vindicire dieses Recht ausschließlich der Regierung; wenn es aber einmal, wie hier bei diesen Zehnthalerscheinen geschehen, auf einen Andern ausdrücklich übertragen worden, Monate lang von diesem in Uebung gewesen ist, so kann man es nicht billigen, wenn auf einmal der Auswechslungsmodus, auf welchem die Circulation von Anfang an beruhte, widerrufen und dem Papiere das Vertrauen entzogen wurde. Durch diese Maaßregel entstand damals ein Zwiespalt zwischen dem Ministerium des