

Innern und dem der Finanzen, und wer auch ganz unentschieden lassen will, ob der Herr v. Zeschau wegen dieser Zurücknahme einen Tadel verdient oder nicht, muß doch das Factum als feststehend anerkennen, daß durch das Einschreiten der Regierung gegen die Zehnthalerscheine die Gesellschaft am Fortbau ihrer Bahn von der Regierung selbst behindert worden ist, und was dies in den Jahren 1848 und 1849, wo eine andere Creditmaaßregel unmöglich wurde, zu sagen hatte, gebe ich Ihrem Ermessen anheim. Die Regierung hat es verhindert, daß die Bahn vollendet werden konnte, selbst wenn die Summe der auszugebenden Zehnthalerscheine dazu nicht ausreichte, weil jedenfalls die Bahn damit so weit der Vollendung nahe zu bringen war, daß dann eine letzte aushülfliche Creditmaaßregel keiner Schwierigkeit mehr unterliegen konnte. Auch dies gebe ich Ihrer ernsten Erwägung anheim. Noch mehrere Umstände, welche der Gesellschaft hindernd in den Weg traten, die größere Dammbreite z. B., will ich nur kurz erwähnen. Denn daß die Actionaire statt der ursprünglichen 12 Ellen später 14 Ellen breit bauen mußten, ist auch nicht aus den Augen zu lassen. Noch ist auch des Umstandes zu gedenken, daß brodlose Arbeiter lange Zeit in großer Zahl beschäftigt worden sind. In dem Harfort'schen Berichte „das Eisenbahnwesen betreffend“ über welchen wir in letzter Sitzung berathen haben, ist desselben Umstandes bezüglich der bayerischen Eisenbahn, und zwar mit großem Lobe gegen die Regierung gedacht. Nun sollte ich aber doch meinen, daß es noch etwas ganz Anderes sei, wenn eine Privatgesellschaft mit erborgtem Gelde brodlose Arbeiter beschäftigt, als wenn es die Regierung thut! — Zu dem veränderten Trakt durch das Zschopauthal wurde die Gesellschaft ebenfalls veranlaßt, die Regierung selbst legte einen großen Werth auf die Verminderung der Betriebskosten, welche man hierdurch zu erzielen beabsichtigte, obwohl die Gesellschaft selbst sich gegen die Verlegung sträubte, und mit Recht, denn es ist doch etwas Anderes, wenn Einer eine Million, die er hat, nutzbar anlegt, als wenn er diese Million erst borgen muß und damit sein ganzes Unternehmen ins Stocken gerathen sieht, wie es hier wirklich der Fall ist, denn gerade diese Million (wobei ich jedoch die Verbreiterung der Dammkrone einrechne) hat die Vollendung des Unternehmens wesentlich gehindert. Ich will Sie nicht länger aufhalten, da ich hoffe, genug Momente angeführt zu haben, welche das Interesse der Kammer anzuregen mir geeignet erscheinen, und will Sie nur noch aufmerksam machen auf Seite 200 und 205 der Vorlage. Im Decrete Seite 200 ganz unten heißt es: „In Erwägung aber, daß bei einer Eisenbahnacquistion nicht sowohl der Betrag der für das Unternehmen aufgewendeten Kosten, als vielmehr nur das Verhältniß der künftigen Erträge zum Anlagecapital ein Anhalten für eine Kaufwerthsermittlung darbiete, und in Betracht, daß es hierzu in Betreff der Chemnitz-Niesauer Bahn an bestimmten, zuverlässigen Unterlagen und Erfahrungen noch gänzlich fehle, glaubte die Regierung damals zu einer sofortigen festen Kaufpreisbestimmung

nicht verschreiten zu können u. s. w.“ Ich habe mir erlaubt diese Stelle vorzutragen, weil es danach scheint, als betrachtete die Regierung dieses Geschäft bloß als eine der gewöhnlichen Kaufwerthsermittlungen, wobei das volkswirtschaftliche Interesse ganz in den Hintergrund gedrängt werden könne. Dagegen aber heißt es in Bezug auf die Kaufwerthsermittlung Seite 205 ziemlich unten, und, wie mir scheint, nicht ganz im Einklange mit dem ersten Citate: „Obwohl es mit den größten Schwierigkeiten verknüpft ist, über die Ertragsverhältnisse einer noch im Bau begriffenen und überdem an sich eigenthümliche Verhältnisse darbietenden Bahn im Voraus mit einiger Wahrscheinlichkeit urtheilen zu wollen, so war es doch ganz unerlässlich u. s. w.“ Es spricht sich hier die Regierung selbst die Möglichkeit einer annähernden Werthsermittlung ab. Ich pflichte ihr hierin bei, muß aber zugleich darauf aufmerksam machen, daß wir eben deshalb nicht den strengen Calculationsweg gehen dürfen, da ja durch diese Aeußerung die Regierung selbst jeder Berechnung den Boden entzieht. Zum Schluß sage ich Ihnen, meine Herren, die Eisenbahngesellschaft hat zwar keinen eigentlichen Rechtsanspruch an uns, aber nichtsdestoweniger haben wir und die Regierung die Pflicht, gegen die Gesellschaft gerecht zu sein, wenigstens nicht ungerechter als wir es gegen eine andere Bahn bereits gewesen und gegen andere noch sein wollen!

(Beifall in der Kammer.)

Präsident Cuno: Nach nunmehr erfolgter Begründung wiederhole ich den Evans'schen Antrag.

(Dies geschieht.)

Unterstützen Sie diesen Antrag? — Ausreichend unterstützt.

Abg. Rewiker: Auf welchen Standpunkt bei Beurtheilung der vorliegenden Frage der Ausschuß sich stellen zu müssen geglaubt hat, nämlich auf den volkswirtschaftlichen, hat die geehrte Kammer bereits aus dem Berichte ersehen; er hat sich auch überzeugt, daß nur von diesem Standpunkte aus zu einem richtigen Verständniß aller hier einschlagenden Verhältnisse zu gelangen ist. Ich darf mich gewiß des Versuchs überheben, den Beweis zu führen, daß der Zweck der Eisenbahnen, für welche der Staat bereits so bedeutende Opfer aufgewendet hat, nur unvollständig erreicht werden könne, wenn diese Schienenwege nicht nach jener Gegend geführt werden, wo die tüchtigste und gewerthätigste Bevölkerung sich befindet. Leider ist dies bei den sächsischen Eisenbahnen nicht der Fall. Sie sind mit wenigen Ausnahmen an der Grenze hingeführt, und nur in einem kleinen, im westlichen Theile des Landes hat man die Bahn in mehr entsprechender Weise geführt, während der dichtest bevölkerte Theil des Landes, das Erzgebirge, unberührt bleiben würde, wenn die in Frage stehende Bahn nicht ausgebaut würde. Der Ausschuß konnte also auch, nachdem darüber kein Zweifel auftauchen konnte, daß für die erzgebirgische Industrie die in Frage befangene Eisenbahn von der größten Wichtigkeit ist, sich nur sagen, daß