

diese Bahn schleunigst gebaut werden müsse, wenn man nicht bloß alle Vortheile dieses wichtigen Verkehrsmittels einer Provinz länger vorenthalten will, für welche es die unentbehrliche Schlagader ihrer Lebensfähigkeit, der Canal ist, auf welchem ihr neue kräftigende Säfte zugeführt werden, sondern sie auch im Gegensatz der Gefahr einer völligen Isolirung bloßstellen will. Demungeachtet hört man noch von Vielen die Meinung aussprechen, die Eisenbahn würde nicht in Stocken, nicht so viel Unglück über sie gekommen sein, wenn man den Bau nicht zu vorzeitig angefangen und dadurch das Unternehmen in eine so schwierige Lage gebracht hätte. Dieser Vorwurf aber ist ungerecht. Muthen Sie etwa der Bevölkerung jener Provinz zu, sie hätte sich in schweigsamer Geduld fassen sollen, nachdem ihr die Aussicht geboten ward, sechszehn Jahre warten zu müssen? Könnten Sie jener Bevölkerung zumuthen, sie hätte unthätig bleiben sollen unter solchen Umständen, und nachdem sie sich bewußt geworden ist, daß eine Eisenbahn eine Lebensfrage für sie geworden war? Sie mußte sich sagen, daß alle Vortheile, welche man sich versprach, vernichtet werden könnten, daß sich der Verkehr nach andern Gegenden hinziehen würde, wie es bei andern Eisenbahnen der Fall gewesen ist. Sie hat gedrängt, und das mit Recht. Sie mußte sich sagen, daß, wenn andere Eisenbahnen vom Staate unterstützt würden, der Staat sich auch zum Bau ihrer Eisenbahn hergeben müsse. Diese Forderung war gerecht. Jene Provinz hätte die erste sein sollen, welche mit einer Eisenbahn bedacht werden mußte. Man hat einen großen Fehler begangen, daß man das Erzgebirge von dem Eisenbahnsystem Sachsens ganz ausgeschlossen hat, denn wenn auch auf frühern Landtagen diese Bahn in das Eisenbahnsystem aufgenommen wurde, so ist doch an die Ausführung derselben nicht gedacht worden. Factisch war sie also ausgeschlossen. Es ist daher kein Zweifel, daß die Bahn gebaut, daß jener Provinz die Vortheile der Eisenbahnen wenigstens jetzt, wenn auch leider sehr spät zugeführt werden müssen. Auch diejenigen unter Ihnen, welche für die Actionaire kein Interesse haben, welche meinen, diese verdienen keine Berücksichtigung, auch diese müssen meiner Meinung beistimmen. Ausgeschlossen, meine Herren, kann das Interesse der Actionaire nicht werden. Die Bahn gehört ihnen. Mit ihnen wird zu verhandeln sein. Ich glaube nicht, daß man so ungerecht sein wird, zu verlangen, daß sie die Bahn um jeden Preis abtreten. Es läßt sich nicht läugnen, daß, wenn die Actionaire eine größere Kaufsumme verlangen, ihnen Mancherlei zur Seite steht. Der Abg. Evans hat schon erwähnt, daß die Regierung einen Theil der Schuld trägt, welche das Unglück der Bahn herbeigeführt hat. Erinnern Sie sich, meine Herren, an die Zeit, in welcher dieses Eisenbahnunternehmen auf-tauchte. Es wird nicht bezweifelt werden können, daß, wäre zu jener Zeit die Concession erteilt worden, das Unternehmen ohne Bethheiligung des Staates zu Stande gekommen sein würde. Man hat die Concession versagt, nicht etwa eines

Staatszweckes wegen, nicht darum, weil die Bahn nicht zweckentsprechend wäre, sondern darum, weil die Regierung sich zur Zeit noch keine Ansicht über das Eisenbahnwesen gebildet hatte. Nun sollte man aber doch meinen, daß, nachdem in jener Zeit man sich allenthalben schon von der unermesslichen Wichtigkeit dieses Verkehrsmittels überzeugt hatte, nachdem im nah und fernem Auslande bereits thätig an großen und kleinen Eisenbahnen gebaut wurde, Englands bereits vollendete Eisenbahnen über die Nothwendigkeit derselben gar keinen Zweifel mehr gelassen, die Regierung sich hätte eine Ansicht bilden können, daß, nachdem sie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn die Concession gegeben hatte, sie auch dieser Bahn die Concession hätte geben können und müssen. Es geschah nicht, und der allein günstige Zeitpunkt, aus eigenen Mitteln der Privattheilnahme die Bahn zu bauen, war vorüber. Als dem Verlangen des Erzgebirges nicht mehr entgegen getreten werden konnte, erteilte man zwar die Concession, aber man entzog der Gesellschaft alle Begünstigungen und Vortheile, welche man andern Privatgesellschaften — ich weise nur auf die sächsisch-bayerische hin — gegeben hatte, in der Ueberzeugung gegeben hatte, daß nur noch durch solche Begünstigungen Privatbahnen gebaut werden können. Man hatte sich also überzeugt, daß eine Privatbahn nur unter solchen Begünstigungen gebaut werden könne, versagte sie aber dennoch der Chemnitz-Niesauer Eisenbahngesellschaft. Die Regierung theilte sich zwar dabei, aber nicht, um die Bahn dadurch zu unterstützen, sondern, nach ihrem eigenen Geständniß, um ein gutes Geschäft zu machen. Hieraus folgt, meine Herren, daß die Staatsregierung denn doch nicht ohne Schuld an dem Unglück ist, welches jene Gesellschaft betroffen hat, und daraus dürfte ferner, wenn auch nicht die rechtliche, doch gewiß die moralische Verpflichtung hervorgehen, diesen Schaden wieder gut zu machen. Ich will ferner denen, welche da sagen, die Bahn wird gar nicht oder ganz gering rentiren, ihre Meinung lassen, allein wer vermag dafür den Beweis zu führen? Welche Berechnung ist die richtige, die der Staatsregierung oder die der Actiengesellschaft? Wer vermag die allein richtige Basis aufzustellen und zu sagen: so und so viel wird die Bahn Ertrag gewähren? Niemand wird dazu im Stande sein. Wenn das Directorium jener Eisenbahngesellschaft sich darauf stützt, daß vermöge der gegebenen Verhältnisse die Frequenz auf dieser Bahn ins Riesenhafte wachsen müsse, so stehen ihr allerdings viele Momente zur Seite. Uebersehen Sie, meine Herren, die Hunderttausende von Centnern Güter nicht, welche nach und aus dem Gebirge transportirt werden, und wenn auch ein Theil davon nicht auf die Bahn kommen sollte, so so wird sich demungeachtet eine große Frequenz herausstellen. So ganz unwahrscheinlich ist es also doch nicht, daß die von der Gesellschaft aufgestellte Berechnung richtig ist. Wenn indeß der Ausschuß sich doch nicht hat entschließen können, als Abfindungsquantum mehr als 30 Thaler für die Actie zu empfehlen, so hat das seine guten Gründe. Einmal in der