

Mittheilungen, die mir von Chemnitz aus zugegangen sind, noch zu bemerken, daß eine große Menge verschiedener Waaren, welche nicht durch die Hände der Aufläder gehen, in dem angegebenen Betrage nicht mit enthalten sind. Werden die Anschläge der Techniker in Zweifel gezogen, so muß ich insofern beistimmen, als es eine Aufgabe außerordentlicher Schwierigkeit ist, richtige Anschläge zu fertigen, wenn es sich um ein noch nicht vollkommen bestimmtes Unternehmen handelt, es müssen dann häufig Mißgriffe vorkommen. Dies ist aber nicht mehr die Lage der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn, wie auch vom Abg. Dehmichen angegeben worden ist. Es ist im Gegentheil, so viel mir im Augenblicke erinnerlich ist, die zuletzt gefertigte Berechnung, die dritte, welche überhaupt aufgestellt worden ist, und zwar nicht etwa nach einer etwa möglichen einseitigen Beurtheilung der Bahntechniker, sondern unter der Controle der Staatsregierung, so daß man zu dem gegenwärtig benutzten Anschlag ein großes Vertrauen haben kann, wenn ich auch nicht in Abrede stellen will, daß kleine Ueberschreitungen noch möglich sind. Endlich wurde von Seiten desselben Redners bezweifelt, daß Eisen überhaupt von England nach Deutschland eingehe und auf der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn zu transportiren sein werde. Ich wünschte, ich könnte mich in Bezug auf diesen Punkt mit dem Abgeordneten einverstanden erklären; es wäre das ein außerordentlich günstiges Ereigniß für Deutschland. Es kann einmal dahin kommen, aber jetzt ist unsere Eisenproduction noch nicht so weit vorgeschritten. Ich kann mich hierbei nur auf die Zollregister berufen, welche, wenn sie von dem Abgeordneten eingesehen werden, ihm jedenfalls die entgegenstehende Meinung beibringen werden. Ueber das Allgemeine der Sache ist von mehreren Rednern so ausführlich gesprochen worden, und ich finde meine Ansicht zum größten Theile in dem, was der Abg. Kewitzer hervorgehoben hat, so dargestellt, daß ich mich jedenfalls der Gefahr hingeben würde, dasselbe, was bereits angeführt worden ist, wenn auch mit andern Worten, nochmals zu sagen, wenn ich ausführlicher werden wollte, wie ich mir vorgenommen hatte. Daß die Bahn selbst vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus als eine außerordentlich wichtige erscheint und von diesem Standpunkte aus beurtheilt werden muß, und daß von diesem Standpunkte aus nicht vorzugsweise oder ausschließlich nach dem finanziellen Gewinn des Unternehmens gefragt werden darf, steht so fest, daß ich umsoweniger es zu wiederholen brauche, als ein Widerspruch gegen diesen Standpunkt der Beurtheilung nicht erfolgt ist. Wir werden auch bei Berathung des Chausseebudgets nicht fragen: wie viel Reingewinn geben die Chausseen? sondern: wie groß ist die Summe, welche wir für dieselben bewilligen sollen? Was wir für die Chausseen thun, werden wir auch, wenn nicht für alle, doch für einen Theil unserer Eisenbahnen thun müssen. Die Gesichtspunkte, welche ferner zu beachten sind, um in dem Verhältniß zu den Actionairen den Standpunkt der Billigkeit, auf den sie Anspruch haben, festzuhalten, sind für mich

aber folgende. Ich will nicht in Abrede stellen, daß ein großer Theil der Actionaire bei der Betheiligung am Unternehmen sich der Ueberzeugung hingab, es handle sich um ein rentables Geschäft, bei Vielen aber, ja bei einem sehr großen Theile ist das nicht oder nicht ausschließlich der Fall gewesen. Erinnern wir uns nur an die Art und Weise, wie man sich früher über das Unternehmen ausgesprochen hat, an die Gesichtspunkte, welche in dem frühern Ausschußberichte liegen und die ich im Berichte deshalb wörtlich wiedergegeben habe, um nicht in den Schein zu kommen, als ob gerade ich das Unternehmen günstiger ansähe, als jeder Andere. Ich habe als Abgeordneter von Chemnitz mich auf dem historischen Boden halten zu müssen geglaubt. Ich erinnere ferner daran, welche günstigen Urtheile für die Chemnitz-Niesauer Bahn bei der Betheiligung des Staates bei derselben ausgesprochen wurden. Da nun der Staat diesem Unternehmen eine so große Wichtigkeit beilegte, daß er früher sich selbst Verpflichtungen gegen dasselbe auferlegte, daß er sich im Jahre 1842 für die Nothwendigkeit des Baues derselben mit Staatsunterstützung aussprach, so ist Mancher gerade dadurch veranlaßt worden, sich bei dem Unternehmen zu betheiligen. Dies dürfen wir jetzt nicht vergessen. Wir müssen ferner bedenken, daß Alle, welche sich in dieser Art bei dem Unternehmen betheiligt haben, nach gegenwärtiger Lage der Sache an unsern Beschluß gebunden sind, wenn sie nicht Alles verlieren wollen. Dieser Gesichtspunkt, meine Herren, ist festzuhalten, aber auch der, daß von Seiten des Staates die Unternehmung zurückgehalten worden ist, zu einer Zeit, wo sie ausgeführt werden konnte. Es ist dies zwar schon früher von einem Abgeordneten angegeben worden, ich glaube aber, die Art und Weise, wie man sich in dieser Beziehung ausgesprochen hat, ist so wichtig, daß ich mich hier auf den Ausspruch der Regierung seiner Wortfassung nach beziehen muß. Es heißt im königlichen Decret vom 14. September 1845: „In der ersten Periode, wo seine Ausführung durch die Kräfte der dafür zusammengesetzten Actiengesellschaft wohl möglich gewesen wäre, hatten die damals noch nicht feststehenden und ausgebildeten Ansichten der Regierung über das Eisenbahnwesen den wirklichen Angriff des Baues verhindert und die Gesellschaft zur Unthätigkeit genöthigt, bis der günstige Augenblick vorüber war.“ Mit diesem Anführen rechtfertigt sich die Regierung zu der Zeit, wo sie die Zweckmäßigkeit einer Betheiligung des Staates bei dem Unternehmen der Kammer gegenüber dargelegt hat. Stehen die Verhältnisse aber so, so möchten wir uns jetzt derselben Gesinnungen erinnern, welche Regierung und Kammern damals über das Unternehmen hatten. Würde die Actiengesellschaft nicht eingetreten sein, so würde nach den Beschlüssen vom Jahre 1842 der Staat die Verpflichtung haben, die Bahn zu bauen. Der Staat würde, nach dem, was zwischen der Regierung und den Ständen vereinbart worden ist, dieser Verpflichtung sich nicht entschlagen können, wenn auch die Zeit der Ausführung eine andere ge-