

wicht auf der rechten Seite ein bedeutenderes sein wird, als das im Muldenthale selbst. Ich erkenne gar nicht, daß es für den Landestheil an der linken Seite der Mulde ein erheblicher Vortheil sein würde, wenn die Bahnlinie dort gebaut würde; aber um dem Interesse der ganzen Gegend von der böhmischen Grenze aus über Frauenstein, Freiberg, Rössen entgegen zu kommen und dasselbe mehr zu fördern, scheint mir von größerem Gewichte zu sein, und deswegen bitte ich Sie, meine Herren, nehmen Sie den Antrag der Abgg. Dr. Heine und Genossen an.

Abg. Näser: Nach den sowohl sachlichen, als auch finanziellen Ausführungen der geehrten Herren Vorredner bleibt mir nur wenig noch hinzuzufügen übrig. Ich kann mich nur im Allgemeinen dahin aussprechen, daß es mir leid thut, gerade hier die Staatsregierung als Gegnerin des Privatbahnbaues zu finden. Wenn diese Gegnerschaft auch nicht so bestimmt ausgesprochen worden ist, so ist sie doch gewissermaßen in der Bemerkung fundirt, welche die Deputation als Zusatzantrag zur Beschlußfassung gestellt hat, daß die Interessen des Muldenthales so viel, wie möglich, berücksichtigt werden sollen. Sobald die Regierung die Absicht hat, diesen Bahntheil für sich zu reserviren, so kann sie aus dieser Bedingung machen, was sie will. Sie kann es jeder Privatgesellschaft unmöglich machen, die Bahn überhaupt zu bauen. Wenn diese Verhältnisse so lägen, wie bei Dux-Pirna, daß man den kostspieligen Theil der Staatsregierung übertrüge, so würde ich ganz gewiß ein Gegner davon sein. Das ist aber hier nicht der Fall. Dux-Freiberg soll auch auf der andern Seite der Staatsbahn von einer Privatgesellschaft bis an eine Privatbahn fortgesetzt werden. Dem Staate sollen also keinerlei Lasten auferlegt werden. Es ist Garantie dafür geboten, daß die Interessen der bedeutenden Ortsschaften Rössen-Freiberg auf's Beste gewahrt werden. Es ist ferner Garantie geboten, daß sogar die Interessen des Fiscus durch Ausbeutung der Forsten von Zella gewahrt werden. Nun begreife ich nicht, wie man noch eine derartige beschränkende Bestimmung in die Concessionsurkunde bringen will. Wir haben in dieser Beziehung schon traurige Erfahrungen gemacht. Es sind Bahnen lange Zeit verhindert und aufgehalten worden, weil man solchen kleinlichen Localinteressen Rechnung tragen zu müssen glaubte. Wie zuletzt auch der Abg. Uhlemann treffend bemerkte: es ist nicht möglich, daß man auch dem kleinsten Etablissement bei einer Bahn Rechnung tragen könne, die sich rentiren soll, und das sollen sie ja alle. Ungesund sind die Bahnen, welche nicht rentiren, welche bloß angelegt sind, um vielleicht irgendwelchem localen Bedürfnisse zur Zeit zu entsprechen; sie halten sich auch auf die Dauer nicht.

Wir werden später sehen bei einem anderen Projecte, daß man früher begangene Fehler wieder gut zu machen bestrebt gewesen ist und damit direct oder indirect eingesteht,

man habe nach falschen Grundsätzen gehandelt. Lassen Sie uns nicht wieder in diesen Fehler verfallen! Für diese Bahn muß stimmen Derjenige, der gegen den Staatsbau ist, und kann stimmen Derjenige, welcher den Staatsbau gewahrt wissen will, wo es das Interesse des Staates erfordert; denn durch die Bahn Rössen-Freiberg wird kein Staatsinteresse gefährdet, sie ist die Fortsetzung einer Bahn von Dux nach Freiberg wieder auf eine Privatbahn und durch sie wird der Betrieb der Staatsbahn in keiner Weise beeinträchtigt. Es mag eine kleine Concurrenz insofern entstehen, als die Kohlen, wenn sie in Freiberg angelangt sind, auf kürzerem Wege nach der Leipzig-Dresdner Eisenbahn hinübergehen; aber sie ist nur sehr unbedeutend; denn es bleibt den Kohlen immer noch der ganze große Raum zwischen Freiberg nach Chemnitz und in die Gegend nach Leipzig auf der Chemnitz-Leipziger Bahn. Also wenn man es ehrlich meint mit dem Privatbau, wenn man berücksichtigt die Lasten, welche dem Staate bisher auferlegt wurden durch unsere Beschlüsse für Ausführung notwendiger Bahnen, so muß man unbedingt dafür sein, daß die beschränkenden Bestimmungen, welche die Herstellung von Privatbahnen aufhalten, wegfallen, und deshalb kann ich nur, vereinigt mit dem Vorredner, für die Heine'schen Anträge stimmen.

Abg. Dr. Heine: Meine Herren! Wer die Eisenbahn von Rössen nach Freiberg bald gebaut zu sehen wünscht und wer mindestens kein Gegner des Privateisenbahnbaues ist, der muß sich in möglichst klarer und bestimmter Weise dafür aussprechen, daß einer als tüchtig und befähigt zu diesem Baue anerkannten Gesellschaft die Concession auch nicht versagt werde. Sie haben sich vielfach für Privateisenbahnbau ausgesprochen; es ist auch seit dem letzten Landtage ein nicht unbedeutender Umschwung eingetreten, indem die Vertreter des Privateisenbahnbaues sich bedeutend gemehrt haben; allein diese Bestrebungen sind alle vergeblich, wenn Sie nicht klar und bestimmt sich dahin aussprechen, es möge die hohe Staatsregierung die Concession zum Baue dieser Bahn auch in einer Weise ertheilen, welche dieser Privatgesellschaft den Bau überhaupt möglich macht. Noch durch eine ganze Masse anderer Verhältnisse hat die Staatsregierung es ganz in der Hand, ob sie einer Privatgesellschaft die Ausführung des Baues auch möglich machen will. Die Auslassung des geehrten Herrn Commissars hat mich immer mehr in der Ueberzeugung bestärkt, daß zur Zeit in den Kreisen der hohen Staatsregierung die Anschauung, Privatbahnen aufkommen zu lassen, nicht vorhanden ist. Es mag klar sein, daß man eine Bahn durch das Muldenthal bauen kann — wie der Herr Commissar sagte —; allein, meine Herren, nur dann, wenn man nicht darnach zu fragen hat, wieviel es kostet und woher die Mittel kommen. Eine Privatgesellschaft kann nur Bahnen bauen, wenn die Leute, welche die Geldmittel liefern, sich