

Der Antrag sub 1 des Abg. Ploß lautet:

Zum Berichte M der zweiten Deputation vom 9. November, die Chemnitz-Falkenauer Eisenbahn betreffend, beantrage ich: Seite 76

a) sub 2 Wegfall der Worte:

„sei es durch Legung der Bahn, wie früher beabsichtigt, von Schöneck nach Siebenbrunn,“

und dafür zu setzen:

„sei es durch Führung der Bahn von Schöneck über Zwota, Landsgemeinde, Markneukirchen nach Adorf, mit Abzweigung von Zwota aus über Klingenthal nach Falkenau“,

ferner ebenfalls Seite 76:

b) sub 4 nach Schluß des betreffenden Satzes:

„und diese Ermächtigung, sowie die Concession im Voraus auch auf eine Linie Friedrichsgrün-Falkenstein erstrecken, wenn die Unternehmer zur Herstellung der Linie Friedrichsgrün-Falkenstein bereit sein sollten“.

Ein anderer vom Abg. Dr. Reuttsch lautet:

Die Zweite Kammer wolle beschließen:

1. die zweite Abtheilung ihrer Finanzdeputation mit der Untersuchung und Berichterstattung der principellen Frage zu beauftragen:

a) ob überhaupt und

b) unter welchen feststehenden Bedingungen für allgemeine volkswirtschaftliche Interessen die Ausgabe von Prämienanleihen in Sachsen gestattet sein soll,

2. bis zur Entscheidung der vorstehenden Principfrage den Deputationsantrag Nr. 1 nur bis zum Worte: „Falkenau“ zu genehmigen, die Beschlüßfassung des Encepassus in Antrag 1 von den Worten: „vorausgesetzt — verwendet sind“, dagegen vorläufig auszusetzen.

Dr. Reuttsch.	Lange.
Schnoor.	Uhle.
Dr. Leistner.	Ploß.
Dr. Gensel.	Krüger.
Gauße.	Benzig.

Ein dritter Antrag lautet:

Die Unterzeichneten beantragen, daß nach den Worten: „daß der Bau“ der Schlusssatz so lautet:

„der ganzen Bahn innerhalb drei Jahren beendet, die Strecke Neue-Jägergrün aber schon nach zwei Jahren dem Betriebe übergeben werde“.

Adler.	Dr. Schubert.
Braun.	Heinze.
Uhlemann.	Rehvert.
Mannsfeld.	Gräjer.
Köckert.	Dr. Pfeiffer.
Päßler.	Barth (Stenn).
Schmidt.	Restler.
Knechtel.	Sünderhaus.
Dr. Hahn.	Beeg.
Eydel.	Dr. Leistner.
Schreiber.	

Es haben sich für die Debatte bereits gemeldet die Herren Abgg. Dr. Reuttsch, Dr. Hülpe, Rehvert, Schnoor, Dr. Minckwitz und es wird sich dieselbe über den ganzen Inhalt des Decrets und des Deputationsberichtes erstrecken. Zunächst ertheile ich dem Abg. Dr. Reuttsch das Wort.

Abg. Dr. Reuttsch: Auf die Verhandlungen des Landtags über das Eisenbahnwesen hat das Land von je mit großer Aufmerksamkeit geblickt. Eine solche Aufmerksamkeit hat sich mehr und mehr gesteigert, seitdem die Erkenntniß immer weiter alle Schichten der Bevölkerung durchdrungen hat, wie wichtig und von welchem Einfluß für eine Gegend eine Eisenbahn überhaupt zu sein vermag. Denken Sie, meine Herren, daran, daß, als die Leipzig-Dresdner Eisenbahn gegründet wurde, man noch daran zweifeln konnte, ob ein Personenzug, welcher des Tages nur einmal befördert werden sollte, wohl hinreichend Passagiere finden würde. Gegenwärtig besitzen wir zwischen Leipzig und Dresden zwei Bahnen und diese zwei Bahnen sind kaum im Stande, den Verkehr zu bewältigen. Ein totaler Umschwung der Meinungen giebt sich heute dadurch kund, als aus allen Gegenden des Landes Bestrebungen austreten, Eisenbahnen zu erhalten. Nun habe ich mir die Mühe genommen, einmal die verschiedenen Linien und die dafür in Aufschlag gebrachten Kapitalien zusammenzurechnen, wobei ich allerdings ununtersucht gelassen habe, wieviel Linien überhaupt ausführbar sein können, und bin ich mit meiner Rechnung auf das kleine Summchen von 82—86 Millionen Thaler gekommen. Von diesen Bahnprojecten ist gewiß die Mehrzahl nicht bloß nothwendig, sondern auch ausführbar, und je mehr die Möglichkeit gegeben wird, Bahnen zu bauen, in um so höherm Grade werden wir die wirtschaftliche Wettbewerbung unsres Volkes, unsres ganzen Landes dem Auslande gegenüber, um so mehr den Wohlstand, um so mehr die Steuerkräfte zu erhöhen im Stande sein. Indessen, meine Herren, die Schwierigkeit besteht darin: wie wollen wir diese Linien bauen und mit welchen Mitteln sollen sie gebaut werden? Die natürlichste Vorbedingung für den Bau einer Eisenbahn würde sich ohne Zweifel dann ergeben, wenn die Bewohner des betreffenden Bezirks sich entschließen könnten, die Bahn aus eignen Mitteln zu bauen. Das wäre allemal das entsprechendste Correctiv für die Durchführbarkeit und für die Rentabilität einer Bahn, zugleich auch der sicherste Nachweis für das Interesse, das irgend ein Bezirk an der Erreichung einer Bahn zum Ausdruck bringen könnte. Indes, das wissen wir Alle, ein Bahnbau aus den eignen Mitteln des Bezirks stößt auf sehr große Schwierigkeiten. Einmal ist bei uns die Selbsthilfe bis auf einen gewissen Grad durch die Anlage der Staatseisenbahnen ertödtet; dann haben wir selbst die Gelegenheit, fremde Geldmittel herbeizuziehen, durch die Beschüsse verschertzt, mit denen die früheren Landstände Privatkapi-