

müssen aber bis jetzt diese Kohlen per Achse, d. h. sehr theuer herbeischaffen. Infolge dessen ist es soweit, daß die Eisenwerke im Obererzgebirge zu einem guten Theil nicht mehr mit den rheinischen Eisenwerken concurriren können, obgleich die rheinischen Eisenwerke ihre Waaren den weiten Weg nach Sachsen führen müssen und durch diesen Transport die rheinischen Fabrikate natürlich vertheuert werden. Ich will nicht länger von der Nothwendigkeit dieser Bahn sprechen; dieselbe ist auch von keiner Seite bestritten worden und die Staatsregierung selber hat dieselbe anerkannt und weiß auch, daß die Bahn in ihrem eigenen Interesse liegt, indem durch dieselbe der Werth der dortigen Staatsforsten bedeutend gehoben wird. Es ist mir von sachverständiger Seite mitgetheilt worden, daß durch den Bau dieser Eisenbahn allein auf der Strecke Aue-Jägersgrün der Staat eine Mehreinnahme von circa 60—80,000 Thlr. aus seinen Forsten mit der Zeit ziehen könnte.

Meine Herren! Dr. Stroußberg, der Unternehmer dieser Bahn, ist heute von verschiedenen Seiten angegriffen worden; ich aber erachte es als sehr eigenthümlich, daß dieselben Herren, die Dr. Stroußberg angegriffen haben, gleichzeitig für den Deputationsbericht stimmen, nach welchem doch dem Dr. Stroußberg dieses Unternehmen übergeben werden soll. Was ist das für eine Taktik, wenn man denselben Mann, dem man ein so bedeutendes Unternehmen übergiebt, gleichzeitig in Mißcredit zu bringen sucht? Ich habe mich gefreut, daß der Herr Abg. Ackermann sich des Dr. Stroußberg angenommen hat. Ich selbst, meine Herren, bin kein besonderer Freund des Herrn Dr. Stroußberg; ich kenne ihn zwar persönlich, aber doch nur höchst oberflächlich. Was gegen seine Werthpapiere angeführt worden ist, die er sonst schon geschaffen hat, so gilt das auch in Bezug auf viele andere Werthpapiere, mit denen Dr. Stroußberg gar Nichts zu thun hat. So stehen amerikanische und zwar 7 Procent-Papiere Rockford-Inland und $7\frac{1}{2}$ Procent Pacific-Eisenbahnobligationen im Coursblatt mit 69 ausgeworfen. Also, meine Herren, es ist hier ganz dasselbe Verhältniß, wie bei den Stroußberg'schen Papieren; es hängt das aber von ganz anderen Dingen ab, als von der Persönlichkeit Stroußberg's. Ich mache noch darauf aufmerksam, wenn heute die Papiere des Dr. Stroußberg schlecht stehen, wer garantirt uns denn, daß sie nicht morgen gut stehen? Die amerikanischen Staatsobligationen standen seinerzeit 44 und es ist dies ein 6procentiges Papier. Also, das kann uns nicht hindern, dem Stroußberg die Concession zu ertheilen. Was haben wir überhaupt darnach zu fragen, ob die Actionäre, die sich mit Stroußberg verbinden, die Kapitalisten, die Stroußberg Vertrauen schenken, ihm Geld leihen und seine Obligationen nehmen, verlieren oder ganz zu Grunde gehen? Das ist Sache der Kapitalisten selbst. Entweder haben sie Vertrauen oder sie haben keins. Haben sie Vertrauen, so geben sie Dr. Stroußberg ihr Geld und übernehmen das Risiko; haben sie keins, so lassen sie es.

Wir brauchen uns gar nicht zu ihrem Schutze aufzuwerfen. Es muß uns darauf ankommen, daß die Bahn gebaut wird. Ist sie gebaut, dann haben wir wenigstens die Bahn und die geht nicht zu Grunde.

(Gelächter.)

Wenn der Unternehmer zu Grunde ginge, wenn Stroußberg nicht weiter bauen könnte, dann hätten wir noch dazu die angenehme Aussicht, daß der Staat die fertige Strecke zu recht billigen Preisen kaufen könnte, wenn ich auch überhaupt das Princip des Staatsbahnbaues nicht billige. Ich bitte Sie daher dringend, von allen diesen Einwendungen abzusehen und dem Gebirge die Bahn unter allen Umständen zu verschaffen. Ich würde daher selbst für eine Prämienanleihe sein, wenn Dr. Stroußberg darauf bestünde; denn ich theile die gegen die Prämienanleihe geltend gemachten Gründe in keiner Weise. Ich stehe da durchaus auf dem Standpunkte des Abg. Dr. Kenzsch, den er in höchst klarer Weise entwickelt hat. Meine Herren! Zum Schluß möchte ich noch gegen den Abg. Mannsfeld Einiges einwenden. Ich glaube, daß derselbe in dem Wunsche, den er gegen unsere hohe Staatsregierung ausgedrückt hat, doch etwas zu sehr in die Specialitäten eingegangen ist. Er hat den Wunsch ausgedrückt, daß Eibenstock einen besonderen Bahnhof bekommen soll. Meine Herren! Auf diese Weise bringen wir ja einen Unternehmer zur Verzweiflung, wenn wir ihm solche specielle Bedingungen stellen. Dann kommt am Ende jeder kleine Ort und verlangt, daß man für ihn ähnliche Bedingungen treffe, und Sie wissen, wie da die localen Verhältnisse sich in höchst kleinlicher Weise geltend machen. Eibenstock! Er wünscht ihm den Bahnhof in seiner nächsten Nähe, und den wird es bekommen, wenn es denselben mit Schönhaide theilt. (Große Heiterkeit.)

Ich spreche hier nicht als Schönhaider.

(Wiederholtes Gelächter.)

Nach dem Projecte Dr. Stroußberg's soll der Bahnhof zwischen Schönhaide und Eibenstock zu liegen kommen. Die Eibenstocker haben ihn dann so nahe, wie die Schönhaider. (Heiterkeit.)

Und wenn sie einen Bahnhof für sich haben wollen, so weiß ich nicht, wo er hinkommen soll; doch nicht etwa aus dem Muldenthal heraus? Man kann doch dem Dr. Stroußberg nicht zumuthen, über den Berg hinauf zu bauen. Oder nach dem Muldenhammer? Diese Station ist dann von Eibenstock eben so weit entfernt. Das bleibt sich also gleich. Ich glaube, in dieser Beziehung sollen wir dem Dr. Stroußberg ganz freie Hand lassen und keine Bedingungen stellen. Endlich bin ich auch der Ansicht, daß wir dem Dr. Stroußberg in Bezug auf die Hauptlinie, die er zuerst bestimmt hat, unbedingt folgen müssen. Wollten wir auch hiervon abweichen, dann würde Dr. Stroußberg gerade einen ganz besonders berechtigten Grund haben, zu sagen: jetzt will ich nun gar Nichts