

Uebersicht.

Verhandlungen des Sächsischen Landtags.
Diplomatische Actenstücke über den Zollverein. (Schluß.)
Wendigungen.

Verhandlungen des Sächsischen Landtags.

*Wresden, 30. Sept. Der dem Decret über die Eisenbahnen (Nr. 275) beigefügte Auffatz Nr. III. die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn betreffend, lautet:

Nach den mit der letzten Ständeversammlung wegen des Eisenbahnwesens getroffenen Vereinbarungen (Decret vom 8. Febr. 1843 und ständische Schrift vom 19. Aug. 1843) ist in das unter Mitwirkung des Staats auszuführende sächsische Eisenbahnsystem unter andern auch eine Bahn von Chemnitz nach Riesa aufgenommen worden.

Zugleich enthält jedoch die gedachte ständische Schrift folgende, diese Bahn berührende Erklärungen. Punkt 6, daß die Bestimmung der Mittel und Wege zu Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleibe. Punkt 7, daß der Bau der innern Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen, sowie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen habe.

Da sich für den Bau einer die Linie von Chemnitz nach Riesa mit umfassenden Eisenbahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa bereits seit dem Jahr 1836 unter dem Namen der Erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft in Chemnitz eine Actiengesellschaft gebildet hatte, welcher auf Grund der ihr schon im Jahr 1839 mit allerhöchster Genehmigung erteilten eventuellen Zusicherungen und später mit ihr gepflogenen Verhandlungen auf die Ausführung des Chemnitz-Riesaer Eisenbahnunternehmens die nächste Anwartschaft zustand, so erging an das Directorium der genannten Gesellschaft unter dem 29. Jan. 1844 eine Bescheidung, worin ihm mit Bezugnahme auf die immittelft durch die Landtagsmittheilungen bereits bekannt gewordenen ständischen Beschlüsse eröffnet wurde: „daß die Staatsregierung sich nunmehr in der Lage befindet, der für das Unternehmen einer Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa künftighin zu concessionirenden Actiengesellschaft die pecuniäre Unterstützung des Staats in Aussicht zu stellen, über deren Umfang und Modalität zwar die nähere Bestimmung noch vorbehalten bleiben müsse, die aber im Allgemeinen nach den nämlichen Grundsätzen werde geregelt werden, welche bei der Sächsisch-Bairischen und neuerdings bei der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn Anwendung gefunden hätten; daß jedoch über den Zeitpunkt, zu welchem der Bau der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa in Angriff zu nehmen sein werde, eine feste Bestimmung gegenwärtig noch nicht getroffen werden könne.“

Das Directorium der Erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft brachte diese Bescheidung durch eine Bekanntmachung in den Zeitungen zur Kenntniß der Actionaire und schien anfangs geneigt, wegen Ausführung des Unternehmens bis auf den von weiterer Vereinigung zwischen Regierung und Ständen abhängigen spätern Zeitpunkt sich zu gebulden.

Immittelft hatte sich aber, veranlaßt durch die günstigen Ergebnisse der meisten der schon vollendeten und im Betrieb befindlichen deutschen Eisenbahnen, der Unternehmungsgedanke wieder mit erneuter Lebhaftigkeit den Eisenbahnen zugewendet, und dies namentlich den Erfolg gehabt, daß die seit Jahren fast für wertlos geachteten Interimsactien der Erzgebirgischen Eisenbahn, auf welche erst eine Einzahlung von 2½ Proc. geleistet war, nicht nur wieder einen Kurs erhielten und Begehr fanden, sondern daß sie selbst mit einem zeitweise bis auf 18 Proc. gesteigerten Agio gesucht und gekauft wurden. Dieser günstige Stand der Dinge mußte ganz natürlich bei den Interessenten den Wunsch einer beschleunigten Ausführung des Unternehmens wege machen und wirklich sah sich das Directorium, durch die ihm von allen Seiten zugehenden Anfragen und Aufforderungen gedrängt, bereits unter dem 13. April veranlaßt, in einer an die Ministerien der Finanzen und des Innern gerichteten Vorstellung mit dem näher motivirten Gesuche hervorzutreten: „daß der Erzgebirgischen Actiengesellschaft zu Erbauung der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa Concession erteilt, das Expropriationsrecht für letztere in Kraft gesetzt, auch die Einforderung von Einzahlungen und der Angriff des Baues selbst gestattet werden möchte.“

Das Directorium sprach hierbei seine Ueberzeugung ausdrücklich dahin aus, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Herstellung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn durch bloße Privatkraft und abgesehen von Staatsunterstützung keinen Schwierigkeiten unterliegen könne, überließ es aber zugleich dem Ermessen der Regierung, ob dieselbe mit Rücksicht auf die vorliegenden ständischen Beschlüsse sich nichtsdestoweniger bewogen finden wolle, dem Staate das Recht der Betheiligung bei dem Unternehmen in angemessener Weise vorzubehalten.

Bei Erwägung dieses Gesuchs kam vor allen Dingen in Betracht, daß durch die nurgedachte Erklärung der Unternehmer, welche eine Verzichtleistung auf die in Aussicht gestellte Staatsunterstützung enthielt, der Gesichtspunkt, von dem aus die Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa in den Kreis der letzten ständischen Beratungen und Beschlüsse gezogen worden war, sich wesentlich geändert hatte.

Denn diesem letztern lag die in der Regierungsvorlage über die Eisenbahnen vom 8. Febr. 1843 überhaupt angenommene Voraussetzung zum Grunde, daß, fortan weder die Chemnitz-Riesaer noch eine der andern nach dem Gesetze vom 10. Aug. 1837 projectirten Sächsischen Eisenbahnen ohne wesentliche pecuniäre Begünstigungen des Staats zu Stande kommen könne.

Mit dem Wegfalle dieser Voraussetzung kehrte daher die Angelegenheit von selbst auf den Standpunkt zurück, auf dem sie sich vor den jüngsten Landtagsverhandlungen befand, und gestaltete sich zu einer reinen Concessionsfrage, für deren selbständige Erledigung die Regierung bereits durch das Gesetz vom 10. Aug. 1837 mit der erforderlichen ständischen Ermächtigung versehen war.

Nichtsdestoweniger konnte und wollte die Regierung sich hierbei nicht der

Verpflichtung entziehen, die von ihr zu fassende Entscheidung mit Rücksicht auf den Plan zu bemessen, der in Uebereinstimmung mit der letzten Ständeversammlung für die weitere Entwicklung des inländischen Eisenbahnwesens im Allgemeinen festgestellt worden war, und sie würde erhebliches Bedenken gefunden haben, den Anträgen wegen beschleunigter Ausführung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn überhaupt Gehör zu schenken, wenn darin eine Abweichung von den wesentlichen Grundlagen jenes Plans zu erkennen gewesen wäre. Eine nähere Betrachtung der Verhältnisse mußte jedoch die Ueberzeugung gewähren, daß den letztern dadurch nicht zu nahe getreten werden würde.

Die auf dem letzten Landtage wegen der Eisenbahnangelegenheit gepflogenen Verhandlungen können nämlich überhaupt ihrem Zwecke nach auf zwei Hauptpunkte zurückgeführt werden: einmal Bestimmung der Linie, welche das von Staats wegen aufzustellende und auszuführende Eisenbahnsystem bilden sollen; sodann Beschlüßfassung über die Mittel und Wege zur Ausführung, insoweit eine Mittheilung der Staatskasse dabei in Frage steht.

In ersterer Beziehung war durch die Landtagsbeschlüsse bestimmt und ohne allen Vorbehalt ausgesprochen, daß eine Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa gebaut werden solle. Ebenso stand in letzterer Hinsicht fest, daß der Staat bei der Ausführung mit pecuniären Unterstützungen hinzutreten wolle. Wenn man aber dabei zugleich für nöthig erachtet hatte, die Modalität dieser Unterstützung künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorzubehalten, so war dies offenbar nicht in der Absicht geschehen, die Ausführung der fraglichen Bahn an sich hinauszuschieben, sondern lediglich und ausschließlich im Hinblick auf die nothwendige Schonung der Staatskasse und zu dem Zwecke, damit nicht die zu vollständiger Ausführung des Eisenbahnsystems erforderlichen Finanzoperationen auf einen zu kurzen Zeitraum zusammengedrängt werden müßten, mithin überhaupt aus finanziellen Gründen, wenn sich auch dazu, als Nebengrund, noch die Rücksicht gefelte, daß der gleichzeitige Angriff zu vieler Eisenbahnunternehmungen wegen der davon zu erwartenden Steigerung der Arbeitslöhne und des Zinsfußes und der Rückwirkung dieser Erscheinungen auf andere Erwerbszweige, namentlich die landwirthschaftlichen, auch in volkwirthschaftlicher Beziehung nicht erwünscht sei.

Wendeten sich nun aber die factischen Voraussetzungen, auf denen jener Vorbehalt anderweiter ständischer Erwägung beruhte, traten Umstände ein, welche die bemerkten finanziellen Bedenken nicht nur beseitigten, sondern eine beschleunigte Ausführung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn sogar als entschieden vortheilhaft in finanzieller Beziehung erscheinen ließen, und machten sich Verhältnisse geltend, denen gegenüber auch die zuletzt erwähnten volkwirthschaftlichen Rücksichten nicht als entscheidend betrachtet werden konnten, so fiel hiermit auch jeder Grund längerer Zögerung hinweg und die Gestattung des alsbaldigen Angriffs der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn stellte sich als eine in dem Geiste der gefassten Beschlüsse vollständig begründete Maßregel dar, zu der sich die Regierung um so mehr für ermächtigt halten durfte, je gewisser es nicht in der Absicht gelegen hat und hatte liegen können, durch die in der ständischen Schrift vom 19. Aug. vorigen Jahres niedergelegten Erklärungen und Anträge jedes selbständige Ermessen der Regierung bei Ausführung des entworfenen Plans zu beseitigen und jede Modification des letztern nach Zeit und Umständen unbedingt auszuschließen.

Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, lagen nun aber viele und triftige Gründe vor, welche eine unbedingte Zurückweisung des Erbietens des Chemnitz-Riesaer Eisenbahndirectoriums, den Bau der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa eventuell ohne die in Aussicht gestellte Staatsunterstützung auszuführen, wenn der alsbaldige Angriff gestattet werde, in mehrfacher Hinsicht bedenklich, vielmehr die Genehmigung dieses letztern Vorschritts vollständig motivirt erscheinen lassen mußten.

Sind man auf die Geschichte des erzgebirgischen Eisenbahnprojectes zurück, so war nicht zu verkennen, daß dasselbe mehrfach mit widrigen Verhältnissen zu kämpfen gehabt hatte. In der ersten Periode, wo seine Ausführung durch die Kräfte der dafür zusammengetretenen Actiengesellschaft wol 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. Später trat eine Periode ein, in welcher das Project in Folge des Miscredits, in den die Eisenbahnunternehmungen überhaupt gefallen waren, in der öffentlichen Meinung so gut wie aufgegeben schien, bis es durch die Beschlüsse des letzten Landtags zwar wieder einen Stützpunkt erhielt, sich jedoch hinsichtlich seiner Verwirklichung noch immer auf einen mehr oder weniger entfernten zukünftigen Zeitpunkt hingewiesen fand, bis zu dessen Eintritt noch so manche Chancen des Scheiterns und Mislingens denkbar blieben. Wurden nun durch eine unverhoffte, glückliche Wendung der Dinge die günstigen Verhältnisse der ersten Periode wieder zurückgeführt, und zeigte sich die Möglichkeit, das Unternehmen durch rasche Benutzung dieser Conjunction ein für allemal und bleibend zu consolidiren, so schien eine Härte für die Interessenten und für den betreffenden Landestheil, ja gewissermaßen etwas Unnatürliches in der Zumuthung zu liegen, daß der Angriff nichtsdestoweniger aufs bestimmteste hinaus und bis zu einem Zeitpunkt vertagt bleiben solle, wo der Stand der Verhältnisse möglicherweise bereits wieder einen Umschwung im entgegengesetzten Sinn erfahren haben konnte. Eben diese Ungewißheit der Zukunft und die durch die bisherige Erfahrung hinlänglich bestätigte Ueberzeugung, daß sich der von politischen und andern Ereignissen abhängige Gang der Dinge im Eisenbahn- und Actienwesen in keiner Weise vorher berechnen und noch weniger beherrschen lasse, machten es aber auch zu einer Sache, wenigstens der moralischen Verantwortlichkeit für die Regierung, daß für den Bau einer Eisenbahn, deren Aufnahme in das Eisenbahnsystem nicht bloß provisorisch, sondern definitiv beschlossen war, derjenige Moment nicht unbenutzt bleibe, wo ihre Ausführung ohne alle pecuniäre Opfer für den Staat zu ermöglichen stand, auf die Gefahr hin, im andern Falle den nämlichen Zweck zu einem spätern Zeitpunkt entweder nur mit unverhältnismäßig größern finanziellen Anstrengungen erreichen zu können, oder wol gar das beschlossene Eisenbahnsystem zum Schaden des Landes auf längere Zeit hinaus unvollendet und unvollständig lassen zu müssen. — Diesen Betrachtungen gegenüber mußten aber endlich die von