

6

Ein Wort

✓

über

die Sächsischen Eisenbahnen

von

Heinrich Anton
v. Zeschau.



Leipzig,

Verlag von B. G. Teubner.

1846.

Ein Brief

1741

Die Schwestern

1741



1741

Der nicht sehr erfreuliche Stand des Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnunternehmens hat die zwischen Regierung und Ständen an mehreren Landtagen zur Erörterung gezogene Frage: ob es zweckmäßiger sei, die Eisenbahnen aus Staatsmitteln zu bauen oder durch Gesellschaften auszuführen, wieder hervortreten lassen. Wird diese Frage im Allgemeinen und ohne Rücksicht auf die besondern Verhältnisse der betreffenden Staaten, namentlich ohne Beachtung der dabei einschlagenden wichtigen finanziellen Fragen aufgeworfen, so kann darüber wohl kein Zweifel entstehen, daß sie für den Staatsbau zu beantworten ist, da es jedenfalls wünschenswerth erscheint, daß die Regierungen sich im Besitz eines so wichtigen Communicationsmittels befinden, um darüber frei und ohne irgend eine Beschränkung verfügen zu können. Es wird dies kaum einer weitem Ausführung bedürfen. Schwieriger dagegen stellt sich die Beantwortung dieser Frage dar, wenn sie auf die deutschen Regierungen beschränkt wird, und oft noch zweifelhafter, wenn sie bezüglich dieses oder jenes deutschen Staates beantwortet werden soll. Schon die bisherige Verfahrungsweise der deut-

schen Regierungen beweist dies hinreichend, da sich mehrere derselben für den Staatsbau, andere für die Ausführung durch Gesellschaften erklärten, bei vielen derselben aber weder das eine noch das andere System rein durchgeführt wurde oder durchgeführt werden wird. Wir nennen zuerst Oesterreich, wo das System des Staatsbaues, wenigstens was die Hauptlinien betrifft, vorherrschend ist, wo aber mehrere der Hauptbahnen, z. E. die Wien-Bochnia, die Wien-Preßburger, die Venedig-Mailänder Bahn, letztere mit einer Staatsgarantie von 4 % Zinsen, sich in Privat Händen befinden; wir beziehen uns auf Bayern, das sich zu demselben System bekennt, doch aber davon z. E. durch Concession zu der Ludwigshafen-Berbacher Bahn u. abgewichen ist; wir nennen Kurhessen, das theils selbst baut, theils durch eine Gesellschaft bauen läßt; wir wollen abwarten, ob Hannover und Würtemberg, die dem Selbstbau den Vorzug gegeben haben, nicht durch die bei diesen Regierungen schon hervorgetretenen finanziellen Verlegenheiten gedrängt werden dürften, mit der Zeit die Hülfe von Privatgesellschaften in Anspruch zu nehmen; andererseits lassen wir auch dahingestellt sein, ob nicht Preußen, das sich für den Bau durch Gesellschaften, mit Bethheiligung des Staats und Zinsengarantie, entschieden hat, auf einzelnen Punkten der Monarchie genöthigt werden dürfte, zum Selbstbau überzugehen, wie dies in Sachsen durch Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahn auf Staatsrechnung bereits ge-

schehen ist. Unzweifelhaft liefern diese Beispiele den sehr schlagenden Beweis, daß die Regierungen allein, eben so wenig wie die Gesellschaften allein, die nöthigen Mittel für den Zweck zu beschaffen vermochten, daß vielmehr vereinte Kräfte zu dessen Erfüllung in Anspruch genommen werden müssen, und kaum möchte die schon früher oft hörbar gewordene Behauptung, daß die Eisenbahnbaue in der Ausdehnung, wie sie in Deutschland beliebt worden, überhaupt die pecuniären Mittel Deutschlands übersteigen, als unzeitig und unbelegt bezeichnet werden können. Schon liegen die entschiedensten Beweise dafür vor. Noch sind viele der begonnenen Baue nicht vollendet, noch bedarf es der Beschaffung bedeutender Geldmittel dazu, und schon sind wir von dem in Deutschland üblichen Zinsfuß von $3\frac{1}{2}$ Procent bis 4, ja sogar 5 Procent gesteigert worden.

Die Folgen davon werden schon jetzt von den Grundbesitzern und von dem Gewerbestande schwer empfunden, und sie werden noch mehr hervortreten. Unternehmungen, die auf einen mäßigen Zinsfuß berechnet waren, werden mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und Grundbesonders Hausbesitzer, die oft mit geringen Mitteln Erwerbungen machten, werden durch Bewilligung höherer Zinsen von den aufgenommenen Darlehen beträchtliche Schmälerungen am Einkommen erleiden. Allerdings würde man im Stande gewesen sein, diese

Uebel zu vermeiden oder mindestens zu mildern, wenn es möglich gewesen wäre, unter den deutschen Regierungen eine Verständigung über die zunächst auszuführenden Hauptlinien in Deutschland zu vermitteln und somit die Besorgniß vieler Regierungen zu entfernen, daß die Lande, deren Interessen zu wahren sie berufen sind, ohne sofortigen Angriff von Eisenbahnbauen umgangen und ihres Verkehrs beraubt werden könnten. Es würde dadurch die so nachtheilige Rivalität vermieden und zu einer ruhigen Ausführung der Eisenbahnen, mithin auch zu Aufbringung der Geldmittel gegen mäßige Zinsen, die nöthige Zeit gewonnen worden sein.

Die mögliche Erfolglosigkeit mag davon abgehalten haben und wir wollen nicht verkennen, daß der Erfolg eines solchen Versuchs allerdings problematisch war; aber ohne einigen Nutzen würde derselbe gewiß nicht geblieben sein; denn man würde die zu den Eisenbahnbauen erforderlichen ungeheuern Mittel zu übersehen im Stande gewesen und dabei nothwendiger Weise auch dahin gelangt sein, die Folgen, die deren Aufbringung herbeiführen mußte, zu prüfen, und mehr, als dies jetzt geschehen, würden selbige den Regierungen bei den in Eisenbahnangelegenheiten gefaßten Entschliefungen gegenwärtig gewesen sein.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen getrauen wir

uns die Behauptung aufzustellen, daß das in Eisenbahnangelegenheiten von den verschiedenen Regierungen eingeschlagene Verfahren nur mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse der betroffenen Staaten und auf die Vorgänge in denselben, nach einer richtigen Zeit- und Reihenfolge, sicher beurtheilt werden könne. Wir wollen uns zu Begründung dieser Ansicht zunächst auf das Königreich Sachsen beschränken und damit zugleich diejenigen Aeußerungen beantworten, welche wir darüber vernommen haben.

Als im Jahre 1834 in Deutschland, außer der kleinen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth, noch keine Eisenbahn bestand, wurde die Idee der Anlegung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden zuerst von dem Herrn Harkort und Genossen in Leipzig angeregt und mit dankenswerthem Eifer verfolgt, von der Regierung die Ertheilung der erforderlichen Concession zugesichert und den eben versammelten Ständen des Landes das nöthige Expropriationsgesetz vorgelegt. Die Sache war neu. Von vielen sehr gewichtigen Stimmen vernahm man, obschon die Kosten für das Unternehmen nur auf 2 Millionen Thaler angegeben waren, Zweifel gegen die Rentabilität, und wenn sich die Stände auch nach manchen Bedenklichkeiten endlich entschlossen, durch die Schrift vom 29. October 1834 zu dem beantragten Expropriationsgesetze ihre Zustimmung zu ertheilen, so kann wohl mit Bestimmtheit behauptet werden, daß dieselben damals nicht geneigt gewesen sein würden, den Bau der Bahn

auf Staatskosten ausführen zu lassen. Die Unternehmer erhielten daher unterm 6. Mai 1835 das Genehmigungs-Decret zur Ausführung des Baues, für den die Regierung besondere pecuniäre Leistungen nicht übernahm. Der Bau begann und es stellte sich bekanntlich ein Mehraufwand von $4\frac{1}{2}$ Millionen Thaler heraus, von welchem 3 Millionen Thaler durch Hinausgabe neuer Actien, $1\frac{1}{2}$ Million Thaler aber durch Anleihen gedeckt worden sind, womit jedoch zugleich die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Grenze zum Anschluß an die Halle-Magdeburger Bahn gebaut worden ist. Möge man auch in späteren Zeiten einige Reue darüber empfunden haben, daß Regierung und Stände damals die Idee nicht auffaßten, die Bahn aus Staatsmitteln zu bauen, so viel scheint gewiß, daß ein begründeter Vorwurf deshalb nicht erhoben werden kann, da Vorsicht dann, wo es sich um Verwendung von Staatsgeldern handelt, nur zu loben und nicht zu vergessen ist, daß es bei dem ersten constitutionellen Landtage auch in finanzieller Beziehung Vieles zu ordnen gab und daß man noch nicht übersehen konnte, wie die Staatserträge sich gestalten würden, nachdem man im Abgabewesen, namentlich durch den Beitritt zum deutschen Zollverein (vom Jahre 1834 an), so wesentliche Veränderungen vorgenommen hatte. Der Uebernahme des Baues auf Staatsrechnung standen aber auch noch andere sehr gewichtige Gründe entgegen; denn jedenfalls würde der Zeitpunkt, um die dazu erforderlichen Gelder

durch eine Anleihe — was aber hätte geschehen müssen — zu beschaffen, sehr ungünstig gewesen sein, da die Regierung die schon im Jahre 1830 beschlossene Conversion der vierprocentigen Staatsschulden in dreiprocentige in den Jahren 1833 und 1834 kräftig durchzuführen und das Landrentenbank-Institut ins Leben zu rufen hatte. Wir getrauen uns ferner zu behaupten, daß das Unternehmen durch Uebernahme des Bahnbaues auf Staatskosten leicht hätte gefährdet, mindestens verzögert werden können. Denn wenn die Regierung auf Grund der angefertigten Anschläge am Landtage 18 $\frac{3}{4}$ der Lage der Sache nach nur zu Verwendung von 2 Millionen Thaler ermächtigt werden konnte, so würde sie erst am Landtage 18 $\frac{3}{7}$ im Stande gewesen sein, zu Beschaffung des so hohen Mehrbedarfs die ständische Zustimmung auszuwirken, und wollen wir auch gern voraussetzen, daß die Stände, zwar erschrocken über eine so enorme Ueberschreitung der ursprünglichen Anschläge, schließlich ihre Zustimmung zu Darleihung des Mehrbedarfs ertheilt haben würden, so wäre doch die Besorgniß nicht ganz zu unterdrücken gewesen, daß dadurch ein das Unternehmen benachtheiligender Verzug hätte eintreten können da die Regierung vielleicht erst am Schlusse des Landtags im December 1837 die ständische Erklärung erhalten und auch dann erst im Stande gewesen sein würde, die erforderlichen Maaßregeln zu ergreifen. Ganz anders war die Lage der Eisenbahn-Compagnie. Sie konnte zu gehöriger

Zeit die nöthigen Schritte zu theilweiser Beschaffung des Mehrbedarfs thun, sie eröffnete ein Jahr nach dem Beginn des Baues im April 1837 die erste Streckenfahrt und im April 1839 die Bahn in ihrer ganzen Länge von $15\frac{1}{2}$ sächsischen Meilen. Hier, wer möchte es läugnen, konnte ein Verein thätiger und entschlossener Männer, an der Spitze einer Compagnie, mehr leisten, als die Staatsregierung, deren Maafregeln, wenn sie sich über den Kreis des Gewöhnlichen erheben, der ständischen Beistimmung bedürfen. Noch bleibt uns übrig, den Tadel zu berühren, den wir bisweilen vernommen haben, nämlich den, daß die Regierung mit der Compagnie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nicht gewisse Ankaufsbedingungen verabredet habe. Wir geben zu, daß dies erwünscht gewesen wäre, machen aber darauf aufmerksam, daß günstige Bedingungen für die Compagnie der Regierung wenig helfen, ungünstige aber das ganze Unternehmen wahrscheinlich zerschlagen haben würden, da sich dann vermuthlich keine Theilnehmer für ein Werk gefunden haben würden, das man bei dessen Entstehen für ein gewagtes hielt, und das gewissermaßen erst den Weg zu dem hier unbekanntem Actienwesen bahnen sollte.

Glauben wir sonach, daß unter den damaligen Umständen das eingeschlagene Verfahren gerechtfertigt erscheint, so darf auch nicht übersehen werden, daß es an sich nicht politisch gewesen wäre, hätte die Regierung den ersten constitutionellen Landtag gleich damit begonnen, ihren Credit auf die

Probe zu stellen und die Staatsschuld für ein im Vertrauen noch nicht begründetes Unternehmen so beträchtlich zu vermehren, somit aber auch, und darauf legen wir besonderen Werth, ihren Credit und ihre Mittel für ein Unternehmen zu verwenden, während sie so ihre Kräfte für andere nicht minder wichtige Gegenstände versparte, nicht zu gedenken, daß zu mehreren nützlichen Einrichtungen, wie z. E. für die Arbeiten zu Einführung einer neuen Grundsteuer, dann besondere Anlagen erforderlich gewesen sein würden, die dem Lande erspart worden sind.

Es rechtfertigte sich auch bald diese Vorsicht der Regierung. Denn schon im Jahre 1836 bildete sich zu Leipzig ein Comité zu Begründung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Bayern, ziemlich gleichzeitig ein solcher zu Chemnitz zum Baue einer Eisenbahn zwischen Chemnitz und Zwickau einer, und andererseits zwischen Chemnitz und Riesa, auch kam die Idee eines Eisenbahnbaues durch die Lausitz nach Schlesien und einer Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag zur Sprache. Deutschland wurde bald darauf von einem wahren Eisenbahnfieber befallen. Vielleicht wäre auch damals noch der geeignete Zeitpunkt gewesen, um Deutschland vor den Folgen zu sichern, die durch ein einseitiges Verfahren der Regierungen nothwendig entstehen mußten, hätte man sich bei der mehr und mehr hervorgetretenen Ansicht, daß die Anlegung von Eisenbahnen dem Zeitbedürfnisse entspreche und durch die Nothwendigkeit

geboten, darüber verständigt, welche Hauptlinien zu bauen seien, und dazu einen angemessenen Zeitraum bestimmt. Alle betheiligten Regierungen würden dann im Stande gewesen sein, die Baue aus eigenen Mitteln, unter Benutzung ihres Credits auszuführen, man würde der Eisenbahn=Compagnien vielleicht nicht bedurft und den so unheilvollen Actien=handel vermieden haben. Leider erfolgte dies aber nicht, Besorgnisse, es könnte dem eigenen Lande der Verkehr durch Baue im Nachbarlande entzogen werden, bemeister=ten sich der Regierungen und Stände, und so begann denn in Eisenbahnanlagen ein wahrer Wettkampf. Sachsen durfte hierbei kein ruhiger Zuschauer bleiben. Hatte es auch durch die im Baue begriffene Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden einen großen Vorsprung gewonnen, und haben die Unternehmer sich dadurch jedenfalls den Dank des Landes erworben, so kam es doch für Sachsen darauf an, in ähnlicher Weise, wie bei dem Beitritte zum Zollvereine im Jahre 1834, seinen bedeutenden Verkehr nach allen Richtungen zu erhalten, es kam darauf an, die seit Jahrhunderten bestehenden Straßenzüge auch durch das neue eminente Verkehrsmittel zu sichern und von dem Lande eine Gefahr abzuwenden, welche, war der richtige Zeitpunkt versäumt, unabwendbar einbrechen mußte. Die geringe Ausdehnung des Königreichs Sachsen, mithin die Füglichkeit, dasselbe durch Eisenbahnen zu umgehen, die Mißgunst, welche der lebhafteste Handelsverkehr dieses Landes vielseitig hervor=

ruft, und der Umstand, daß ein großer Theil seiner Bevölkerung auf die Erträgnisse des Handels und Verkehrs, wie der Fabriken gewiesen ist, machten es zu einer gebieterischen Nothwendigkeit, die Zeit zu benutzen und hier nicht den Vorwurf irgend einer Saumseligkeit auf sich zu laden. Vor Allem kam es darauf an, zu handeln und nicht mit langen und peinlichen Erwägungen Zeit zu verlieren, wohl in der Art der Ausführung die für den Staat günstigste Modalität zu wählen, doch aber auch nicht unbedingt das Vorzüglichste erstreben zu wollen, wenn dies nur mit Gefahr und mit Zeitverlust erreicht werden konnte. Von dieser Ansicht geleitet beförderte die Regierung die Ausführung der Eisenbahnbaue durch Actiengesellschaften und deren Unterstützung Seiten des Staates.

Am Landtage 18 $\frac{39}{40}$ kam dieser Gegenstand ernstlich zur Sprache, und gab zu den sorgfältigsten Erwägungen Veranlassung. Das Resultat derselben legten die Stände in der Schrift vom 20. Juni 1840 in folgenden Punkten nieder:

- 1) daß die Verbindung des Königreichs Sachsen mit dem Königreiche Baiern auf der einen, und mit Schlesien und Böhmen auf der andern Seite durch, mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzende und so viel möglich das Innere des Landes durchschneidende Eisenbahnlinien zu bewerkstelligen, zu dem Ende auf den Abschluß von Verträgen

mit den benachbarten, betheiligten Staaten Bedacht zu nehmen, insbesondere aber und unverzüglich die geeigneten Maaßregeln zu ergreifen seien, um zu verhindern, daß das Königreich Sachsen durch eine das nördliche und südliche Deutschland verbindende Eisenbahn umgangen werde;

2) daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Bayern, falls dasselbe nicht etwa ohnehin davon berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn in geeignete Verbindung gesetzt werden möge;

3) daß die Ausführung dieser Eisenbahnen zwar Privatgesellschaften zu überlassen, jedoch dabei Seiten des Staats nach Befinden durch Uebnahme eines im Voraus zu bestimmenden Antheils am Actienkapitale unter bedingter Verzichtleistung auf die Zinsen und unter den sonst für angemessen zu erachtenden Modalitäten mitzuwirken sein werde;

4) daß, falls die Ausführung einer der bezeichneten Bahnen durch Privatunternehmer zu schwierig werden und Gefahr im Verzuge obwalten sollte, der Bau einzelner Theile der Bahnstrecken auch ganz auf Staatskosten übernommen werden könne; daß aber endlich

5) auf den Fall, daß die betreffenden benachbarten Regierungen den Anschluß überhaupt ablehnen würden,

die obigen Ermächtigungen als nicht geschehen betrachtet werden sollten.

Die Regierung fand sich dadurch ermächtigt, die schon im Gange befindlichen Verhandlungen mit der Königlich Bayerischen Regierung thätig fortzusetzen, mit der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung aber, nachdem letztere sich für den Staatsbau erklärt und dadurch die Mitwirkung einer in Prag bestandenen Actiengesellschaft beseitigt hatte, wegen Anlegung einer Bahn nach Prag und Wien, so wie wegen einer Sächsisch-Schlesischen Bahn mit der Königlich Preussischen Regierung Verhandlungen zu eröffnen. Als die Stände sich im Jahre 1842 wieder vereinigten, war die Sächsisch-Bayerische Bahn, in Folge des mit der Königlich Bayerischen Regierung unter dem 14. Januar 1841 abgeschlossenen Vertrags bereits im Bau begriffen, mit der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung war unterm 9. August 1842 eine Vereinigung zum Abschluß gediehen, die die Ausführung einer Eisenbahn von Wien über Prag nach Dresden sicherte, und unterm 24. Juli 1843 wurde der Vertrag mit der Königlich Preussischen Regierung vollzogen, der den Bau einer Eisenbahn zwischen Dresden und Breslau bestimmte. Die Regierung hatte die Genugthuung, diese Verträge gleichzeitig unterm 3. October 1843 publiciren zu können.

Während sonach durch Staatsverträge die wichtigsten Verbindungen gesichert waren, und die Regierung nur zu bedauern hatte, daß der in der nächsten Zeit zu erwartende Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Riesa, nicht früher zur Ausführung gelangte, beschäftigten sich Regierung und Stände ernstlich mit der Frage, mit welchen Mitteln, namentlich ob Seiten der Regierung oder durch Gesellschaften, und ob unter Mitbetheiligung der Ersteren die Bahnbaue auszuführen sein möchten.

Hinsichtlich der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn war dies bereits entschieden, da in Folge der unterm 24. April 1841 von den zu Leipzig und Altenburg bestehenden Comités ergangenen Einladung die Gesellschaft sich schon längst constituirt hatte, auch die Betheiligung der betroffenen Regierungen bestimmt worden war, wobei das Königl. Sächsische Gouvernement von der ihm ertheilten ständischen Ermächtigung den erforderlichen Gebrauch gemacht hatte. Die Regierung aber wies nach, daß die noch nicht in Angriff genommenen, jedoch im Plane liegenden Eisenbahnbaue, selbst ungerchnet der Sächsisch-Bayerischen Bahn, zu der dieselbe ein Viertel der Kosten beizusteuern hatte, annoch ein Kapital von 14—15 Millionen erfordern würden, daß durch Darlehung einer so bedeutenden Summe zu hohen Zinsen der sächsische Credit leiden könne, die Regierung wies ferner auf

die großen Verluste hin, welche dadurch für die Inhaber der nur mit drei Procent verzinsbaren Staatspapiere entstehen mußten, auf die nothwendige Erhaltung des Landrentenbank-Instituts, dessen Briefe $3\frac{1}{3}$ % Zinsen tragen, und auf die im Entstehen begriffenen Credit-Institute, welche Pfandbriefe zu 3, $3\frac{1}{3}$ und $3\frac{1}{2}$ % ausgaben, und legte den Ständen, nach sorgfältiger Erwägung der Sache, den nachfolgenden Plan vor:

1.

Das unter Mitwirkung des Staats auszuführende sächsische Eisenbahnsystem begreift, neben der schon bestehenden Leipzig-Dresdner Eisenbahn,

- 1) eine Eisenbahn zur Verbindung von Leipzig mit der projectirten Thüringischen Eisenbahn (Leipzig-Dürrenberger Bahn);
- 2) eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der bayerischen Grenze bei Hof, einschließlich einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau (Sächsisch-Bayerische Bahn);
- 3) eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund (Sächsisch-Böhmische Bahn);
- 4) eine Bahn von Dresden über Bauzen und Löbau nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Görlitz (Sächsisch-Schlesische Bahn);
- 5) eine Bahn zur Verbindung des mittleren Erzgebirges

von Chemnitz ab mit einer der in das Ausland führenden Hauptbahnen (Erzgebirgische Bahn);
 6) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab mit der Sächsisch-Schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

2.

Soweit die vorstehend genannten Linien in den Gesetzen vom 3. Juli 1835 und 10. August 1837 nicht schon vorgesehen sind, ist die Regierung ermächtigt, das Expropriationsrecht nach Maaßgabe des Gesetzes vom 3. Juli 1835 zu dem geeigneten Zeitpunkte auf dieselben auszudehnen.

3.

Die ad 1. unter 5. gedachte Verbindung des Erzgebirges mit den Hauptbahnen ist zu bewerkstelligen in einer der beiden Richtungen,

entweder von Chemnitz nach Riesa,
 oder von Chemnitz nach Zwickau.

Welcher dieser beiden Richtungen der Vorzug zu geben, und ob demnach von dem von der letzten Ständeversammlung wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung des Erzgebirges mit der nach Bayern führenden Eisenbahn gefaßten Beschlusse, nach Befinden wieder abzugehen sei? darüber hat die Regierung, unter Hinweisung auf die von ihr dargelegten für die eine und die andere Richtung sprechenden

eigenthümlichen Vortheile, die gutachtliche Erklärung der Ständeversammlung zu erwarten.

Diejenige der beiden Linien, welche durch den zu fassenden Beschluß beseitigt wird, bildet keinen Bestandtheil des von Staatswegen aufzustellenden Eisenbahnsystems und ihre Ausführung bleibt, wenn sie sich als wünschenswerth darstellen sollte, entweder allein den Privatkräften überlassen oder einer spätern Zukunft vorbehalten.

4.

Die Mitwirkung des Staats zu Herstellung einer Flügelbahn von Löbau nach Zittau ist durch die Voraussetzung bedingt, daß die Stadtgemeinde zu Zittau und die Gemeinde zu Herrnhut sich bei dem Gesamtunternehmen der oberlausitzer Eisenbahn auf eine verhältnißmäßige Weise mit Actien betheiligen, auch sich anheischig machen, diese Actien eine bestimmte Reihe von Jahren hindurch im Besitze zu behalten.

5.

Die Anlegung und der Betrieb der sämtlichen unter 1. genannten Eisenbahnen wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staats.

6.

Die Art und Weise der Mitwirkung des Staats bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen bleibt im All-

gemeinen die nämliche, wie die bei der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn in Anwendung gekommene, unter nachfolgenden näheren Bestimmungen:

- a. Der Staat theilhaftig sich bei jedem Unternehmen bis zum dritten Theile des erforderlichen Anlagekapitals.
- b. Er schießt überdies den Gesellschaften die Summe unverzinslich vor, welche, abzüglich des Gewinns durch Streckenfahrten, zur Verzinsung der Einzahlungen auf die Actien zu 4% während der Bauzeit erforderlich ist, unter der Bedingung, daß der Betrag dieser Vorschüsse nach Vollendung des Baues zum Anlagekapital geschlagen werde und dem Antheile des Staats an letzterem hinzuwachse.
- c. Der Staat leistet auf den Dividendengenuß jedes einzelnen Betriebsjahres von seinem Antheile am Actienkapitale (a. und b.) zu Gunsten der übrigen Theilhaber am Unternehmen insoweit Verzicht, als der gesammte Reinertrag des letztern nicht eine Rente von 4% für die im freien Verkehr befindlichen Actien abwirft.
- d. Er garantirt überdies den Actionairs die Zinsen nach 4% während eines Zeitraums von 5 Jahren nach Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnlinie.
- e. Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht, nach fünfzehnjährigem Bestehen der Bahn die Actien gegen Zahlung des Nennwerths ganz oder zum Theil, letz-

tern Falls durch successive Ausloosung, an sich zu kaufen und dadurch alleiniger Eigenthümer der Bahn zu werden.

7.

Die vorstehend unter d. erwähnte fünfjährige Zinsengarantie kann auch auf die Actien der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn nachträglich ausgedehnt werden, vorausgesetzt, daß sich die betreffende Gesellschaft hinsichtlich des Rückkaufs der Bahn durch den Staat der unter e. gedachten Bedingung unterwirft.

8.

Der Inhalt des Punkt 6. bildet zwar im Allgemeinen die Norm für die den Unternehmern von Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Zugeständnisse und Begünstigungen, ohne jedoch Modificationen der letztern auszuschließen, wenn die Erreichung des Zwecks dadurch bedingt sein sollte.

Auch kann, unter derselben Voraussetzung, bei solchen Eisenbahnen, wo der Zutritt des Staats als Actionair mit einem Theile des Anlagekapitals nach den obwaltenden Verhältnissen als minder anwendbar erschiene, dieser Art der Mitwirkung eine andere Unterstützungsmodalität substituiert werden.

9.

Die Regierung ist überdies ermächtigt, alle diejenigen Maasregeln zu ergreifen, welche zur pünktlichen Ausfüh-

zung der mit den Nachbarstaaten wegen gewisser Bahnlilien abgeschlossenen oder noch abzuschließenden Verträge und zur Erfüllung der darin von der Regierung übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich sein sollten.

Träten jedoch solche Umstände ein, welche die vollständige Ausführung des Punkt 1. skizzirten Eisenbahnnetzes auf dem Punkt 5. flg. bezeichneten Wege überhaupt gefährdet erscheinen ließen, so bleibt die Bestimmung der Mittel und Wege, um die ungeschmälerete Durchführung des Planes auch in diesem Falle zu sichern, der weiteren Erwägung und Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten.

10.

Die Punkt 1. genannten Eisenbahnen sollen, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatten oder erheischen, in Angriff genommen und, wo irgend thunlich, innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren von jetzt an vollendet werden.

Die Bestimmung der Reihenfolge der Bauführungen und die Vertheilung der verschiedenen Bahnen und Bahnstrecken auf die einzelnen Baujahre wird von dem Gesichtspunkte aus erfolgen, daß zwar auf die Sicherstellung der Verbindungen mit dem Auslande zunächst Bedacht zu nehmen sei, daß jedoch auch der Bau der inneren Verbindungsbahnen mit dem der Hauptbahnen, auf welche jene influiren sollen, möglichst gleichmäßig fortzuschreiten habe.

Anlangend insbesondere die Sächsisch-Schlesische Bahnlinie, so kann der Bau derselben, selbst ohne eine verbindliche Zusage Seiten der preussischen Regierung wegen Weiterführung der Bahn, schon dann begonnen werden, wenn der Bahnbau zwischen Breslau und Bunzlau kräftig in Angriff genommen worden ist und dessen Fortsetzung von letzterem Orte aus nach Görlitz nach den Umständen gesichert erscheint.

Die Ständeversammlung trat diesen Ansichten bei und erklärte sich darauf in nachfolgender Maasse:

1.

Das unter Mitwirkung des Staates auszuführende sächsische Eisenbahnsystem begreift, neben der schon bestehenden Leipzig-Dresdner Eisenbahn:

- a. Für den Betrieb durch Dampfkraft:
1. eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der bayerischen Grenze bis Hof, einschließlic einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau (Sächsisch-Bayerische Bahn);
 2. eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund (Sächsisch-Böhmische Bahn);
 3. eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau, nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Görlitz (Sächsisch-Schlesische Bahn);

4. eine Bahn zur Verbindung von Leipzig mit der projectirten Thüringischen Eisenbahn (Leipzig-Dürrenberger Bahn);

5. eine Bahn von Chemnitz nach Riesa.

b. Für den Betrieb durch Pferdekraft:

6. eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab mit der Sächsisch-Schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

2.

Die Aufnahme der Flügelbahn von Löbau nach Zittau in das System der unter Mitwirkung und Unterstützung des Staates herzustellenden sächsischen Eisenbahnen knüpft sich an die Voraussetzung, daß die Voranschläge über die Kosten und Verkehrsverhältnisse bei dieser Bahn, welche der nächsten Ständeversammlung zu gewähren sind, das Maaß der vom Staate zu gewährenden Unterstützung für jene Bahn, im Verhältnisse des davon zu hoffenden Nutzens, nicht als zu hoch erscheinen lassen. Hierüber bleibt die Vereinbarung der hohen Staatsregierung und der nächsten Ständeversammlung vorbehalten.

Ob und inwieweit bei Concessionirung des Eisenbahnbaues von Dresden nach Görlitz die Ausführung der Löbau-Zittauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung gemacht werden könne, bleibt der hohen Staatsregierung überlassen.

3.

Soweit die vorstehend genannten Linien in den Gesetzen vom 3. Juli 1835 und 10. August 1837 nicht schon vorgesehen sind, ist die Regierung ermächtigt, das Expropriationsrecht nach Maaßgabe des Gesetzes vom 3. Juli 1835 zu dem geeigneten Zeitpunkte auf dieselben auszudehnen.

4.

Die Anlegung und der Betrieb der unter 1. genannten Eisenbahnen, rücksichtlich welcher Verträge mit auswärtigen Regierungen bestehen, oder im Laufe der jetzigen Finanzperiode abgeschlossen werden, wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staates.

5.

Die Art und Weise der Mitwirkung des Staates bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen bleibt im Allgemeinen die nämliche, wie die bei der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn in Anwendung gekommene, unter nachfolgenden näheren Bestimmungen:

- a. Der Staat theiligt sich bei jedem Unternehmen bis zum dritten Theile des erforderlichen Anlagekapitals.
- b. Er schießt überdies den Gesellschaften die Summe unverzinslich vor, welche, abzüglich des Gewinns

durch Streckenfahrten, zur Verzinsung der Einzahlungen auf die Actien zu 4 Procent während der Bauzeit erforderlich ist, unter der Bedingung, daß der Betrag dieser Vorschüsse nach Vollendung des Baues zum Anlagekapitale geschlagen werde, und dem Antheile des Staates an letzterem hinzuwachse.

c. Der Staat leistet auf den Dividendengenuss jedes einzelnen Betriebsjahres von seinem Antheile am Actienkapitale (a. und b.) zu Gunsten der übrigen Theilhaber insoweit Verzicht, als der gesammte Reinertrag des letzteren nicht eine Rente von 4 Procent für die im freien Verkehr befindlichen Actien abwirft.

d. Er garantirt überdies den Actionairs die Zinsen nach 4 Procent während eines Zeitraums von fünf Jahren nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnlinie.

e. Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht des Rückkaufs der Bahn nach den für die Sächsisch-Bayerische Bahn in der Erklärung vom 24. April 1841, Punkt 6. festgestellten Grundsätzen. Hinsichtlich des Rückkaufs des auf Königl. Preussischem Gebiete befindlichen Theiles der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn ist jedoch auf die Bestimmungen in dem mit der Königl. Preussischen Regierung abgeschlossenen Vertrage vom 24. Juli 1843 Rücksicht zu nehmen.

6.

Der Inhalt des vorstehenden Punktes (Punkt 6. der Regierungsvorlage) bildet zwar im Allgemeinen die Norm für die den Unternehmern von Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Zugeständnisse und Begünstigungen, ohne jedoch Modificationen der letzteren auszuschließen, wenn die Erreichung des Zweckes dadurch bedingt sein sollte.

Sedenfalls ist die Regierung ermächtigt, alle diejenigen Maaßregeln zu ergreifen, welche zur pünktlichen Ausführung der mit den Nachbarstaaten wegen der sub 1. bezeichneten Bahnlinien abgeschlossenen oder noch abzuschließenden Verträge, und zur Erfüllung der darin von der Regierung übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich sein werden.

Rücksichtlich der Bahnlinien, wegen welcher Verträge mit dem Auslande abgeschlossen sein werden, bleibt diese Erwägung und die darnach zu fassenden Entschliessungen der Regierung überlassen, während nach Punkt 4. (Punkt 5. der Regierungsvorlage) die Bestimmung der Mittel und Wege zu Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen, künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleibt.

7.

Die Punkt 1. genannten Eisenbahnen sollen, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatten oder erheischen, in

Angriff genommen und, wo irgend thunlich, bis zu Ende des Jahres 1852 vollendet werden.

Die Bestimmung der Reihenfolge der Bauführungen und die Vertheilung der verschiedenen Bahnen und Bahnstrecken auf die einzelnen Baujahre wird von dem Gesichtspunkte aus erfolgen, daß auf Erfüllung der mit den Nachbarstaaten rücksichtlich gewisser Bahnlinien abgeschlossenen Verträge zunächst Bedacht zu nehmen sei und der Bau der inneren Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen, so wie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen habe.

Nur der Punkt 6 e. der Regierungsvorlage und Punkt 7. derselben erlitten eine nicht unwichtige Modification; denn während die Regierung bei neu entstehenden Actiengesellschaften sich das Recht vorbehalten wollte, nach fünfzehnjährigem Bestehen der Bahn die Actien gegen Zahlung des Nennwerthes ganz oder zum Theil, letztern Falls durch successive Ausloosung an sich zu kaufen und dadurch Eigenthümerin der Bahn zu werden, auch diese Bestimmung, gegen Gewährung einer fünfjährigen Zinsengarantie zu vier Procent auf die Sächsisch-Bayerische Bahn überzutragen beabsichtigte, erklärte sich die Ständeversammlung für die der Sächsisch-Bayerischen Compagnie von Seite der Regierungen Sachsens und Sachsen-Altenburgs zugestandenen Ankaufsbedingungen folgenden Inhalts:

Die Regierungen behalten sich das Recht vor, das Eigenthum der Eisenbahn nebst Zubehör mittelst Kaufs für ihre resp. Staaten zu erwerben.

Die Ausübung dieses Ankaufsrechts unterliegt folgenden Bedingungen:

- a. Dasselbe kann, insofern nicht die Bahn schon früher im Wege freier Vereinigung in den alleinigen Besitz der Regierungen übergegangen sein sollte, nicht vor Ablauf des fünfundzwanzigsten Betriebsjahres nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie, der Gesellschaft gegenüber geltend gemacht werden.
- b. Bei Bestimmung der den Actionairs zu gewährenden Entschädigung wird der denselben im Durchschnitt der letzten zehn Jahre vor Realisirung des Kaufgeschäfts wirklich zu Gute gekommene Dividendengenuß in nachstehender Weise als Maaßstab zu Grunde gelegt:
 - aa. Zum Behuf dieser Berechnung ist zuvörderst der höchste und der niedrigste der in dem zehnjährigen Zeitraume auf die einzelnen Actien ausgefallenen Jahreserträge auszuscheiden, und die Summe der übrigen, mit acht getheilt, als Durchschnittsdividende zu betrachten;
 - bb. hat hiernach die letztere 4 Procent oder weniger betragen, so erhalten die Actionairs den Nennwerth der Actien voll vergütet.

cc. Stellt sich die durchschnittliche Dividende zwar über 4 Procent, ohne jedoch 5 Procent zu übersteigen, so sind die Actionairs für diesen Mehrbetrag überdies noch entweder durch Fortgewährung einer entsprechenden Rente, oder durch Capitalisirung derselben zum 25fachen Betrage besonders zu entschädigen.

dd. Letzteres hat zwar auch dann zu geschehen, wenn der Durchschnittsertrag 5 Procent überstiegen haben sollte. Da jedoch die von den Regierungen übernommene Verbindlichkeit, mit dem Dividendengenusse zum Besten der übrigen Actionairs zurückzustehen, bei längerer Dauer dieses Verhältnisses für die Staatscasse mit beträchtlichen Opfern verbunden sein könnte, deren spätere Ausgleichung dann, wenn das Unternehmen den Actionairs einen höhern, den gewöhnlichen Zinsfuß sogar übersteigenden Gewinn abwirft, eben so thunlich als billig ist, so behalten sich die Regierungen für den Fall, daß sie sich länger als fünf Jahre — mit oder ohne Unterbrechungen — einer gänzlichen oder theilweisen Kürzung ihres Dividendenantheils zu Gunsten der übrigen Actionairs zu unterwerfen gehabt hätten, ausdrücklich das Recht vor, diese Einbuße mit der beim Ankauf der Bahn über 5 Procent ausfallenden zu Capital erhobenen Durchschnittsrente insoweit zu compensiren, als

erforderlich ist, um ihnen für erstere vollständigen Ersatz zu gewähren, als worüber, eintretenden Falls, mit der Gesellschaft besondere Abrechnung zu pflegen ist.

e. Es beruht in der Wahl der Regierungen, ob sie den Ankauf der Bahn auf einmal bewirken, oder auch nach und nach, mittels successiver Ausloosung der Actien, in den von ihnen beliebig zu bestimmenden Fristen und Raten, realisiren wollen. Letztern Falls gilt von den, bei jedem Termine zur Verloosung gelangenden Actien und der Entschädigung ihrer Inhaber, nach dem Verhältnisse der denselben in den, diesem Zeitpunkte vorangegangenen zehn Jahren zugeflossenen Dividendenbezüge analog das Nämliche, was vorstehend unter h. bestimmt worden ist.

d. Die Regierungen werden von dem von ihnen beschlossenen Ankaufe der Bahn dem Gesellschaftsdirectorium sechs Monate zuvor amtliche Mittheilung machen, nicht minder in dem Falle sub c. jeden Ausloosungstermin und die Zahl der jedesmal zur Ausloosung bestimmten Actien demselben drei Monate zuvor zur weitem Bekanntmachung ankündigen.

e. Mit dem Eigenthume der Bahn selbst gehen auch sämtliche Zubehörungen derselben, an Gebäuden, Grundstücken u. s. w., die Betriebsmittel und Materialvor-

räthe, nicht minder der etwa vorhandene baare Betriebs- und Reservefonds, so wie überhaupt alle Activen der Gesellschaft, nichts davon ausgenommen, an die Staatsregierungen über, welche hinwiederum auch die sämtlichen Passiven der Gesellschaft zur alleinigen Vertretung zu übernehmen haben.

Wahrscheinlich lag dieser Abänderung die allerdings nicht ganz unbegründete Besorgniß zu Grunde, daß der für die Actionaire minder günstige Vorschlag der Regierung das Zustandekommen neuer Actienunternehmungen gefährden könnte. Mit dieser Abänderung erledigte sich zugleich die für die Sächsisch-Bayerische Compagnie in Aussicht gestellte Verhandlung.

Ebenso behielten sich die Stände, abweichend von der Regierungsvorlage, die Bewilligung der Mittel zu den Verbindungsbahnen im Innern des Landes vor.

Bald nach diesen Verhandlungen wurde die Sächsisch-Schlesische Eisenbahngesellschaft ins Leben gerufen. Sie wird im Laufe des nächsten Jahres die ganze Bahn dem Betriebe zu übergeben im Stande sein, und, wie zu hoffen ist, unter Innehaltung des veranschlagten Kostenaufwandes, bei dem die Regierung, excl. der geleisteten Zinsenvorschüsse, mit $\frac{1}{3}$ oder 2 Millionen Thaler betheiligt ist. Dem Plane gemäß hatte die Regierung die Absicht, auch den Bau der Sächsisch-Böhmischen Bahn einer Actiengesellschaft zur Ausführung zu überlassen, und es sind deshalb mehrfache Ver-

suche zu einer Verständigung mit der Leipzig-Dresdner und der Sächsisch-Schlesischen Gesellschaft gemacht worden. Das Resultat war aber kein günstiges, und da der mit den diesfälligen Verhandlungen verbundene Verzug in eine Zeitperiode hinüberreichte, die die Geldbeschaffung erschwerte, und da überhaupt das Vertrauen zu den Eisenbahnunternehmungen erschüttert war, so zog die Regierung es vor, den Ständen beim Landtage 1845 für die gedachte Bahn den Staatsbau zu empfehlen, zumal noch andere gewichtige Rücksichten dafür sprachen; ein Vorschlag, der auch die ständische Zustimmung erhielt. Der Bau schreitet kräftig vorwärts, und wenn auch mit der dazu bestimmten Summe von 3 Millionen Thaler — ausschließlich des auszuführenden Elbbrückenbaues — nicht auszureichen sein wird, weil der Arbeitslohn und der Preis der Baumaterialien seit Aufstellung der Anschläge sich bedeutend erhöht hat, so ist doch in die zweck- und zeitgemäße Vollendung der Bahn kein Zweifel zu setzen.

Anlangend die Chemnitz-Riesaer und die Löbau-Zittauer Bahn, so glaubte die Regierung die sich darbietende günstige Gelegenheit, diese Bahnen ohne Opfer für die Staatscasse auszuführen, benutzen zu müssen, und da der diesfällige ständische Vorbehalt im Wesentlichen nur auf die damals noch ausgesetzte Bestimmung wegen der aus der Staatscasse zu gebenden Beihülfe sich bezog, so erachtete die Regierung die Concessionsertheilung an jene Gesellschaf-

ten für unbedenklich, behielt aber sich und den Ständen die Erklärung darüber vor, ob sich die Staatscasse dabei unter ganz gleichen Rechten mit den Actionairen nach einem Viertheil interessiren werde. Die Stände haben dazu ihre Genehmigung ertheilt, und werden beide Baue bis zu ihrer Vollendung auch noch mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, da die disponiblen Geldmittel nicht vollständig ausreichen, so wird das Interesse der Actionaire es doch dringend gebieten, diese Schwierigkeiten zu besiegen und Bauwerke, dem Schlusssteine nahe, nicht unvollendet zu lassen. Die Wichtigkeit dieser Bahnen, jetzt hier und da vielleicht bestritten, wird sich allerdings erst zeigen, wenn die genehmigte Bahn zwischen Berlin und Riesa vollendet und in späterer Zeit die Bahn bis Zwickau, auch andererseits die Löbau-Zittauer Bahn in dem Nachbarstaate — dem gewerbreichsten Theile von Böhmen — fortgesetzt wird, was mit der Zeit kaum unterbleiben dürfte. Hiernach würde denn auch das sächsische Eisenbahnsystem als vollendet zu bezeichnen sein, da man ernstlich nicht zu besorgen hat, daß die Königl. Preussische Regierung einen Anschluß von Leipzig ab an die Thüringische Bahn bei Dürrenberg oder Weisensfels verweigern werde, sei es auch nur, um den Schein von sich abzuwenden, als habe man durch Führung der Eisenbahn über Halle den sächsischen Verkehr benachtheiligen und schmälern wollen.

Nach dieser gedrängten und der Kürze wegen absichtlich von allen nicht unbedingt hierher gehörigen Ausführungen frei gehaltenen Darstellung des dermaligen Standes des sächsischen Eisenbahnwesens kommen wir wieder auf die im Eingange hervorgehobene Frage zurück.

Zwar ist der Zeitpunkt vorüber, wo sie für Sachsen noch von einem wirklich praktischen Werthe ist, da wir von der Vollendung der wichtigsten Landesbahnen nicht mehr sehr entfernt sind. Indesß kann es weder der Regierung noch den Ständen gleichgültig sein, wenn die von ihnen, wie sie vermeinten, im Interesse des Landes gefaßten Entschliefungen einem Tadel unterworfen werden, welchen sie nicht verdient haben dürften. Die schwierige Lage, in welcher sich insbesondere die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie befindet, weil sie die nöthigen Gelder zum Fortbaue der Bahn nicht zu beschaffen und mithin das neueste von der Regierung und den Ständen gebotene Auskunftsmittel nicht zu realisiren im Stande ist, geben zunächst Veranlassung, sich tadelnd darüber zu äußern, daß die Regierung den Bau der Eisenbahnen nicht auf eigene Rechnung übernommen habe. Vielmehr sagt man, daß die möglicherweise zu besorgenden Verwickelungen mit der Eisenbahngesellschaft vermieden worden wären, und daß die Regierung nunmehr doch genöthigt sei, ihrem ursprünglichen Plane entgegen, einzuschreiten, die Bahn in ihrer ganzen

Ausdehnung zu übernehmen und selbst zu bauen, da sie das Werk nicht unvollendet lassen und von dem mit der Bayer'schen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrage nicht abweichen könne. Wir geben dies in gewisser Hinsicht zu, können aber diesen Motiven kein zu großes Gewicht beilegen. Allerdings sind Verhandlungen mit so zahlreichen Gesellschaften schwierig, wir hoffen aber, sie werden bald zu einem befriedigenden Resultate führen. Es liegt zu sehr im Interesse der Actionaire, die jetzige Ungewißheit über den Werth ihres Eigenthums zu entfernen und Maaßregeln zu vermeiden, zu welchen die Regierung sich genöthigt sehen könnte, um den oben erwähnten Staatsvertrag zu erfüllen; sie werden sich vergegenwärtigen, daß da, wo es sich um eine die Ehre der Regierung betreffende, wichtige Frage handelt, das von der Regierung einzuschlagende Verfahren nicht lediglich aus dem beschränkten Standpunkte des Sonderinteresse aufgefaßt werden könne, sondern daß allgemeinere höhere Staatsrücksichten einschlagen; sie werden sich überzeugen, daß bei aller Schonung, die die Regierung gern dem Privatinteresse der Actieninhaber zu Theil werden zu lassen bereit ist, diese sich doch in ihren Maaßnahmen nicht beirren lassen kann, wenn jene den neuerlich dargebotenen Ausweg zu einer friedlichen Lösung der Sache nicht ergreifen, sondern Schwierigkeiten erheben; sie werden dabei gewiß erwägen, daß es in ihrem wohlverstandenen Interesse liegt, eine schnelle Erledigung dieser An-

gelegenheit herbeizuführen und es nicht darauf ankommen zu lassen, mit nicht unbeträchtlichen Zeit- und Geldopfern sich ein vermeintliches besseres Recht erstreiten zu wollen; sie werden endlich gewiß nicht unbeachtet lassen, daß in der Zwischenzeit eine sehr erhebliche Entwerthung der Actien die unvermeidliche Folge eines solchen schwankenden Zustandes sein muß. So glauben wir denn jenem Einwande kein zu großes Gewicht beilegen zu können, wenden uns jedoch zu der bereits oben angedeuteten Behauptung, daß die Regierung die jetzt hervorgetretenen Schwierigkeiten vermieden haben würde, hätte sie sich für den Selbstbau der Eisenbahnen gleich anfänglich entschlossen. Wir sind nicht dieser Meinung und hier schlagen recht eigentlich die finanziellen Verhältnisse, wie sie sich leider mit jedem Tage mehr und mehr herausstellen, ein.

Es muß hierbei zunächst vorausgeschickt werden, daß die Regierung auch beim Selbstbau die vorher bezeichneten, von den Ständen dringend empfohlenen, drei Staatsverträge abgeschlossen haben würde, mithin wie jetzt verpflichtet gewesen wäre, die drei Hauptbahnen, die Sächsisch-Bayerische, Schlesische und Böhmisches innerhalb der bedungenen Zeit zu bauen. Sie würde sich daher schon am Landtage 18 $\frac{32}{48}$, auf Grund der von den Ständen erfolgten Erklärung, darauf vorzubereiten gehabt haben, die nöthigen Mittel an

und

6 Millionen für die Sächsisch-Bayerische
Bahn,
6 Millionen für die Schleifische Bahn u.
ungefähr
4 Millionen für die Böhmisches Bahn,
incl. des Elbbrü-
ckenbaues

16 Millionen in Summa zu beschaffen.

Bei einem so großen Bedürfnisse würde man sich schon damals zu einer Anleihe entschlossen, diese aber muthmaßlich nur auf einen Theil des Bedürfnisses erstreckt und zu nicht ungünstigen Bedingungen beschafft haben. Wollen wir auch annehmen, daß dabei ein höherer als $3\frac{1}{2}$ procentiger Zinsfuß nicht zuzugestehen gewesen sein würde, obwohl uns dies zweifelhaft erscheint, so würde doch schon dadurch das in seiner Entwicklung begriffene Landrentenbank-Institut gefährdet worden und namentlich nicht auf das wichtige Zugeständniß für die Verpflichteten: die Ueberweisung der Ablösungsrenten auf die Bank beliebig zu bewirken, einzugehen gewesen sein, weil die Regierung sich nicht anheischig machen konnte, den Berechtigten statt der Landrentenbriefe Baarzahlung zu leisten. Die inländischen mit drei Procent verzinzbaren Staatspapiere wären ohnstreitig von einer solchen Anleihe schon damals sehr empfindlich betroffen worden, da der Cours derselben eine

bedeutende Veränderung erlitten haben würde. Unter solchen Umständen und da die Regierung, wenn nicht früher, doch beim Landtage 1842²/₃ zu Beschaffung der für die gedachten Eisenbahnen noch erforderlichen Gelder Einleitungen zu treffen und eine zweite Anleihe zu eröffnen genöthigt gewesen sein würde, wäre es jedenfalls unausführbar gewesen, die Mittel zu Entschädigung der Grundsteuerfreien, durch Hinausgabe von 4 Millionen dreiprocentiger Staatspapiere, mit dem Rechte der baaren Realisirung derselben zu gewähren, vielmehr würde man entweder zu einem höher verzinslichen Staatspapiere oder zu andern kostspieligen Maaßregeln gedrängt worden sein, um den betreffenden Grundbesitzern gerecht zu werden und die mit ständischer Beistimmung im Jahre 1834 ertheilten Zusicherungen zu erfüllen, wollte man nicht die Einführung der neuen Grundsteuer überhaupt auf längere Zeit aussetzen und dadurch vielleicht das begonnene Werk vernichten. Schon die Pähmung der so dringenden Ausführung der im Gesetz vom Jahre 1832 bestimmten Ablösung der Dienste und Realberechtigungen und der damit im genauen Zusammenhange stehenden Landrentenbank-Operationen und der Einführung der neuen Grundsteuer sind ausreichend, um zu beweisen, wie wichtig es war, gerade zu dieser Zeit von Anleihen abzusehen, und es bedarf in der That kaum der Aufzählung anderer nützlicher Maaßregeln, die getroffen worden sind und zu unterlassen gewesen wären, hätte

die Nothwendigkeit, so bedeutende Geldmittel im Wege von Anleihen zu beschaffen, schon vorgelegen. Wir wollen deshalb auch nur beispielsweise die Verstärkung der Mittel zu Chausseebauern, die Ablösung des Bierzwangs auf Staatskosten, die Herabsetzung der Salzpreise, die Uebernahme der Kosten zu Regulirung des Hypothekenwesens, die Auflösung der Kammer-Creditcassenschuld, die Ermäßigung der Schlachtsteuer, die bedeutenden Grund-, ingleichen Gewerb- und Personalsteuererlasse erwähnen.

Die Anschaffung von 20 Millionen Thaler durch successive Anleihen — wenn, wie wir voraussetzen, die Einführung der neuen Grundsteuer nicht unterbleiben sollte — wahrscheinlich mit immer steigenden Zinsen, würde den sächsischen Credit auf das Aeußerste gespannt, die alten Staatsgläubiger empfindlich verletzt und die Gläubiger der ersten, wahrscheinlich zu mäßigen Zinsen erlangten Anleihe unmittelbar nach der Darleihung der Gelder schmerzlich betroffen haben. Sachsens Lage würde derjenigen gleich sein, die sich jetzt bei einer andern deutschen Regierung kund giebt, insofern letztere sich zum Nachtheil der Creditverhältnisse Deutschlands zu einer fünfprocentigen Anleihe entschlossen hat, nachdem sie vorher $3\frac{1}{2}$ procentige Staatspapiere zu 90—92% ausgegeben hatte.

Wende man dagegen nicht ein, daß die Regierung im Stande gewesen sein würde, die erforderlichen Mittel zu den Eisenbahnen und für die andern vorher angedeuteten Zwecke

wenigstens theilweise in derselben Maaße zu beschaffen, wie ihr dies bisher gelungen ist. Wir bestreiten dies; denn stand einmal ein so großes Geldbedürfniß in Aussicht, so mußte dies nothwendig auf den Credit nachtheilig einwirken und zu hier nicht weiter zu erörternden Maaßregeln hätte nicht verschritten werden können, die bei einem verminderten Bedarfe wohl anwendbar waren, bei einem größern Bedürfnisse aber nur als halbe Maaßregeln zu bezeichnen und mithin nicht zu empfehlen gewesen sein würden. Schon die Betheiligung der Actiengesellschaften mit $4\frac{1}{2}$ Millionen Thaler bei der Sächsisch-Bayerischen und 4 Millionen Thaler bei der Sächsisch-Schlesischen Bahn und die Aussicht einer gleichen Mitwirkung auch bei der Sächsisch-Böhmischen Bahn, wirkten vortheilhaft auf den Credit der Regierung und ihre Finanzoperationen ein. Noch ist die hiesige Regierung nicht zu außerordentlichen Schritten genöthigt gewesen, um die Ausführung der Eisenbahnen zu bewirken, noch steht ihr Credit ungefährdet da, und wenn ihre, niedrige Zinsen gebenden, Staatspapiere auch im Werthe, insofern es sich von einer Veräußerung derselben handelt, etwas gesunken sind, so kann sie sich doch mit Beruhigung sagen, daß sie durch ihre Operationen dazu nicht beigetragen, sondern daß Einwirkungen von Außen dazu Veranlassung gegeben haben, die keine Finanzverwaltung zu entfernen vermag.

Wir haben bei der vorstehenden Auseinandersetzung absichtlich des zunächst vorliegenden Gegenstandes der jetzt fraglichen Uebernahme der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn und des dort hervortretenden bedeutenden Mehraufwandes nicht gedacht, wir haben absichtlich bei unsern Betrachtungen nur den ursprünglichen Bedarf von 6 Millionen Thaler in Aufrechnung gebracht, um zu beweisen, daß selbst ohne den bedauerlichen Zwischenfall, bei einem andern Verfahren, bei Uebernahme der Eisenbahnbaue auf Staatskosten, große Nachtheile und Verlegenheiten unvermeidlich gewesen wären. Wir hören aber im Geiste den Einwand, daß alle diese Argumentationen vernichtet und werthlos werden, wenn die Regierung sich genöthigt sehen sollte, die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn zu übernehmen und den erheblichen Mehraufwand zu beschaffen. Wir antworten zunächst darauf, daß schon die Erhaltung des Landrentenbank-Instituts, bis zu dem nahen Zeitpunkte der Schließung desselben, nach erfüllter Erfüllung seines Zwecks, die ermöglichte Einführung des neuen Grundsteuersystems und die bewirkte Abfindung der Grundsteuerfreien, ausreichend wichtige Unterstützungsmomente für das bisherige Verfahren sind. Es sind dies Facta, die bei fernern Maaßregeln, welche sie auch sein mögen, feststehen und deren Wichtigkeit und Nützlichkeit Niemand zu bezweifeln wagen wird. Wir behaupten aber auch, daß die Verlegenheiten, welche aus dem gedachten

Mehraufwände bei dem Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnbaue entstehen, nicht geringer, ja, wie wir uns zu beweisen getrauen, noch größer sein würden, hätte die Regierung den Selbstbau der Bahnen von Haus aus übernommen. In diesem Falle würde die Regierung ihre Finanzoperationen auf den Bedarf von 6 Millionen Thaler für die gedachte Bahn basirt und sich, nachdem sie eine sichere Basis für selbige gefunden zu haben glaubte, in der Lage befunden haben, dieselbe durch das erst beim Landtage 18 $\frac{4}{8}$ und zum Theil erst jetzt hervorgetretene Mehrbedürfniß erschüttert zu sehen, zu einer Zeit, wo sie schon ihren Credit auf das Aeußerste angestrengt haben würde. Jetzt, wir glauben es, steht derselbe noch ungeschmälert und unangetastet da, und sollte derselbe in Anspruch zu nehmen sein, er würde sich hoffentlich bewähren. Rechnen wir mit Vertrauen darauf, daß weder von der Regierung noch von den Ständen zu Mitteln verschritten werden wird, die denselben gefährden könnten; erwägen wir, daß der auf 6 Millionen Thaler berechnete Mehraufwand durch die am letzten Landtage bereits beschlossenen Finanzoperationen theilweise schon gedeckt ist, daß sich unter dem Mehraufwände der Kostenbetrag zu Anlegung eines im Interesse der Bahn zwar wünschenswerthen, aber sofort nicht auszuführenden zweiten Gleises befindet, so tritt das vielleicht Vielen vorschwebende Schreckbild sehr in den Hintergrund. Lassen wir nicht unbeachtet,

daß die Finanzverwaltung inmitten der jetzigen Geldkrisis sich einer Schuld entledigt, die seiner Zeit Verlegenheiten beseitigte, deren Fortbestand aber nicht angemessen erscheint, vergessen wir nicht, daß ein solches Verfahren unter Zeiten, wie die jetzigen, mit Recht als ein seltenes, dem Credit förderliches, bezeichnet werden kann, und ziehen wir endlich in Betracht, daß Privatleute und ganz besonders Inländer nach manchen, durch den Cours ausländischer Staatspapiere und den verderblichen Actienhandel gemachten bitteren Erfahrungen ihre Geldmittel gern dem Staate anvertrauen werden, der sie vor Verlusten sichert, wenn derselbe ihrer Hülfe bedürfen sollte, so werden manche Bedenklichkeiten und Zweifel schwinden. Die Regierung ist allerdings nicht im Stande, die Nachtheile, die für den Grundbesitz und die Gewerbe aus dem jetzigen ungünstigen Geldmarkte entstehen, abzuwenden, um so weniger, als die Veranlassungen dazu hauptsächlich von Außen kommen; sie vermag auch nicht erschöpfende Mittel und Wege anzugeben, um die Verluste, welche mit einer allgemeinen Steigerung des Zinsfußes für die Besitzer mäßige Zinsen tragender Staatspapiere nothwendig entstehen müssen, gänzlich zu beseitigen, aber wir wollen deshalb die Hoffnung nicht aufgeben, daß im Interesse der letztern vielleicht etwas geschehen könne. Wir wollen nicht vergessen, daß die Regierung selbst, wie dies mehrfach aus den öffentlichen Landtagsacten sich ergibt,

mit mehr als vierzig Procent bei ihren dreiprocentigen Anleihen betheilt ist, und sich im Besiz einer entsprechenden Anzahl von Staatsobligationen befindet. Darum glauben wir uns der Ueberzeugung hingeben zu dürfen, daß Sachsens Lage auch in der jetzigen Eisenbahn- und Geldkrisis günstiger ist, als die vieler andern deutschen Regierungen, und daß für diesen Stand der Sache der eingeschlagene Weg, beim Bau der Eisenbahnen die Kräfte der Privaten und des Auslandes beizuziehen, wesentlich beigetragen hat.

Wir hoffen in dem Vorstehenden nachgewiesen zu haben, daß es früher nicht rathsam gewesen sein und den Interessen des Landes nicht entsprochen haben würde, hätte die Regierung die sämtlichen Eisenbahnen zum Selbstbau übernommen, als die Nothwendigkeit der Eisenbahnbaue zuerst in Sachsen hervortrat; wir glauben ferner nachgewiesen zu haben, daß damals manche der wichtigsten und einflußreichsten Einrichtungen und Zugeständnisse dadurch gehemmt und dem Lande unabsehbare Nachtheile zugezogen worden wären; wir glauben aber auch überzeugend dargethan zu haben, daß Sachsen ohne Gefährdung seines Credits jetzt der unvermeidlichen Nothwendigkeit nachgeben könne und müsse, die Sächsisch-Bayerische Bahn unter der Sachlage angemessenen Bedingungen auf Staatsrechnung zu übernehmen und den zu Lösung der gestellten Aufgabe ein-

zig vorhandenen Weg zu betreten. Abgesehen von der sich herausstellenden gebieterischen Nothwendigkeit bewährt sich hier, wie in so vielen Fragen, der Grundsatz, daß Zeit und Umstände bei Regierungsmaaßregeln nie unbeachtet bleiben dürfen und daß beiden Elementen bei allen Erwägungen ein großes Gewicht gebührt.

Abichtlich haben wir bei den vorstehenden Betrachtungen die im Bau begriffenen Eisenbahnen von Chemnitz nach Riesa und von Löbau nach Zittau unberücksichtigt gelassen, da deren Ausführung beim Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten wahrscheinlich weiter hinausgeschoben worden wäre und wir bei den von uns aufgestellten Bedarfsberechnungen dem Einwande im Voraus begegnen wollten, der hinsichtlich dieser Bahnen uns gemacht werden könnte.

Mögen diese wegen ihrer flüchtigen Niederschrift der Nachsicht bedürfenden Betrachtungen wenigstens dazu dienen, die Ansichten derjenigen zu berichtigen, die, ohne ein näheres Eingehen auf die finanziellen Verhältnisse, den Staatsbau der Eisenbahnen zu allen Zeiten und unter allen Verhältnissen als das allein und unbedingt Empfehlenswerthe bezeichnen, mögen sie sich auch die Schattenseiten dieses Systems in Bezug auf Sachsen vergegenwärtigen und sich überzeugen, daß der in Sachsen eingeschlagene Weg, um dem Vaterlande durch den Bau der Eisenbahnen in der kurz bemessenen Zeit den Verkehr

zu sichern, nicht so verwerflich war, als es Vielen erscheinen mag. Schlägt man aber gegenwärtig zu Erreichung des nämlichen Zieles einen andern Weg — den Staatsbau — ein, so bedenke man wohl, daß diese Maaßregel nicht minder durch die unabweisliche Nothwendigkeit geboten wird.

Dresden, im November 1846.


Druck der Leubner'schen Officin in Dresden.

zu sichern, nicht so vornehmlich, als es Zielten ersicht-
lich mag. Schloß man aber gegenwärtig zu Vertheilung
des unvollständigen Altes einen andern Weg - dem Staats-
bau ein, so bedenklich man wohl, daß viele Unannehmlich-
keiten durch die unvollständige Vertheilung der
Mittel hervorgerufen werden.

Die in der vorliegenden Arbeit enthaltenen
Berechnungen, im November 1848
ausgegeben von dem Ingenieur
Herrn v. ...
in der Ausführung der Bau der Eisenbahn auf
den verschiedenen Strecken ...
und ...
aus dem ...
...

W 8, 25 (We. 501-) *

Stadtbibliothek Chemnitz



A 111349 4

A 111349 4

Leipzig,

Verlag von B. G. Teubner.

1846.

