

18/19: 54

Die Abtretung

der

Leipzig-Dresdner Eisenbahn

an den Staat

nach einer unbefangenen Ansicht besprochen

von

Keinem Actionair.

—



Bittau, 1854.

Verlag von Wilh. Pahl.

—

5 54

Hist. Saxon.

M.

565,22

Die Abrechnung

1796

Leipzig-Verleger-Verzeichnis

an den Staat

Die Abrechnung über die Ausgaben
für die Druckkosten der
Leipzig-Verleger-Verzeichnisse
für die Jahre 1795 und 1796
ist hiermit dem Herrn
Staatsrath Herrn v. ...
überreicht.

Leipzig den 15ten März 1796

Die Abrechnung über die Ausgaben
für die Druckkosten der
Leipzig-Verleger-Verzeichnisse
für die Jahre 1795 und 1796
ist hiermit dem Herrn
Staatsrath Herrn v. ...
überreicht.

1796

Leipzig den 15ten März 1796

Einleitung.

Bei einem Blicke auf die Karte Europas nehmen merkbare Linien unsere Aufmerksamkeit in Anspruch, die sich gleichwie netzartig über die dichtbevölkertsten Länderstriche unserer Staaten-Complexe verbreiten, und in welchen alsbald die ehernen Straßen zu erkennen sind, auf denen das dampfende Zugroß des 19. Jahrhunderts im Stande ist, die imposantesten Längengrößen geographischer Distanzen, mit den zu ihrer Bewältigung nöthigen Zeiträumen, unserem Gebrauche um das Zehnfache zu reduciren.

Das Eisenbahnwesen, — sicher die glorreichste Erfindung brittischer Genialität, — hat sich von den vielleicht manchmal belächelten Versuchen Stephenson's aus emporgeschwungen, zu einem Hauptfactor in dem materiellen Leben der civilisirten Welt, und während von Jahr zu Jahr die Technik an dieser ihrer Schöpfung immer größere Triumphe feierte, die Industrie aber sich stets riesenhafter und glänzender mit ihr entfaltete, wurde dieses Institut endlich nicht nur zum mächtigen Grundpfeiler des öffentlichen Handels und Verkehrs, sondern auch zum kräftigen Förderer der geistigen Bildungs-Interessen unsrer Zeit, wie es denn im Allgemeinen als der wuchtreiche Impuls zu bezeichnen ist, der dem gesammten Völkerleben überhaupt eine ganz andere Gestalt gab.

Denken wir das Auge von der Betrachtung dieser That-
sachen ab und führen es — über nur drei Jahrzehnde hin-
weg — einer uns noch recht gut sichtbaren Vergangenheit zu,
so wird man in Deutschland dennoch vergeblich jene eisernen
Schienenwege suchen, die wir heute als die Pulsadern volkrei-
cher Länder, und als die befruchtenden Canäle zurückgeblie-
bener Gegenden bezeichnen, ja nicht einmal die Ideen und die
Pläne zu diesem Riesengebäude werden sich finden lassen,
sicherlich ein Umstand, der uns vor allen Dingen zu der
Frage drängen wird: wie es nur möglich gewesen sei, daß
dieses Etablissement in so erstaunlich kurzen Zeitspannen zu
einer Größe gedeihen konnte, deren Activität den Beginn
einer neuen Epoche in die Geschichte unseres socialen Lebens
einzeichnen ließ? —

Kann es freilich nicht in unsrer Absicht liegen, diese
Frage hier in weitläufiger Weise zu discutiren, so dürfen
wir uns doch der oberflächlichen Andeutung nicht enthalten,
daß das gewaltige Wachsthum dieses Instituts zunächst in
der Natur des Eisenbahnenwesens schon selbst begründet lag,
denn einmal, ist es das öconomische Interesse gewesen, wel-
ches jeglicher Zeit auf die Weiterführung der bereits vorhan-
denen Linien entschieden hinwies, nächstdem aber, und zwar
insbesondere, war es ein sich mächtig geltend machendes Be-
dürfniß des Handels und Verkehrs, das unser ganzes Eisen-
bahnnetz in seiner jetzigen Ausdehnung so eigentlich schuf, ein
Bedürfniß, das — obwohl von den Bahnen des Anfangs
selbst nur erst hervorgerufen, — dennoch täglich um so fühl-
barer ward, je mehr und mehr dieses Institut an Ausdeh-
nung und Wichtigkeit gewann. —

Es ist eine bekannte Sache, daß bald nach dem Ge-
brauche der ersten Bahnen unsere früheren Beförderungs-Ein-
richtungen für unzureichend befunden, und — wo entbehr-

lich — zu ewiger Abschaffung verurtheilt wurden; — die enorme Geschwindigkeit der neuen Anstalten, und vorzugsweise ihre Vortheile hinsichtlich des Transportes großer Massen, drängten die Industrie, größere Werkstätten zu zimmern und spornten dieselbe zu einer Thätigkeit an, welche die bestehenden Zustände anders gestalten, und neue Verhältnisse gründen mußte. —

Folgerechterweise gelangten die Bahnen hierdurch zu einer Bedeutung, die in staats- wie in volkswirthschaftlicher Beziehung von besonderer Wichtigkeit war, weshalb denn auch die Regierungen, — in richtiger Erkenntniß dieses Umstandes — dem großartigen Fortbaue dieses Gebäudes den größtmöglichen Vorschub leisteten, ein Factum, das schließlich bei der Betrachtung nicht unerwähnt bleiben mag: warum Deutschland noch keiner drei Decennien bedurfte, um ein Bahnnetz herzustellen, das in seinem Gesamtbetrage ein Capital von 294 Millionen Thalern gekostet hat.

Diese horrible Summe, deren Aufbringung man vor der Existenz des Bahnenwesens für eine Unmöglichkeit gehalten haben würde, ist dennoch beschafft worden; derjenigen Umstände aber, welche das Anlage-Capital der ersten, d. h. zugleich, der theuersten Bahnen, so leicht zusammen kommen ließen, wollen wir in der kürzesten Weise nur deshalb hiermit noch gedenken sein, weil sie mit der Schöpfung unseres Gegenstandes selbst in dem innigsten Zusammenhange stehen.

Die Solidität, welche das deutsche Handelssystem bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts characterisirte, hatte durch die Erschütterung des westlichen Europa und namentlich durch die Eroberungskriege des französischen Kaiserreichs eine Schwächung erlitten, ob deren Andauer sich in der mercantilen Welt ein neuer Zweig handelsmännischer Tendenzen

bemerkbar machte, der zu den verschiedenartigsten Manipulationen mit dem disponiblen Capitale Anlaß gab.

Diese Manipulationen waren es, welche die Elemente des Handels, — einschließlich einer Masse von Dilettanten — in oft rührige Thätigkeit versetzten; sie waren es, die im Verlauf gewisser Zeiten fast bis zu einer Art Manie gehandhabt wurden, und zwar in denselben, — noch gut gedenkbar — Zeiten, wo der bezeichnende Ausdruck „Actien-schwindelei“ seine passendste Verwendung fand, und wo das Geld zu den ersten Bahnen mit einer räthselhaften Leichtigkeit zu beschaffen war.

Wir brauchen den Sinn dieser Andeutungen nicht weiter zu ergänzen, denn es versteht sich hiernach von selbst, daß der Speculation des Privat-Capitals die rechtzeitige Begründung des Eisenbahn-Unternehmens, wenn nicht ganz, so doch in der Hauptsache, unbedingt zu danken ist, dagegen wird der Unbefangene uns gern geständig sein, daß die Regierungen sich anfänglich nicht so geschwind zum Bauherren einer Anstalt machen konnten, die erstlich, — als eine neue, hinsichtlich ihres Werthes noch zu wenig bekannte Größe, mit den Interessen des Staates noch gar nicht verwachsen war, und der zweitens damals durchaus noch kein Prognostikon zu stellen gewesen wäre, das ihrer heutigen Bedeutung irgendwie ähnlich gesehen haben möchte, wie denn auch anderweit in der Erbauung eben nur einer Bahn, immerhin eine Art von Begünstigung lag, die sich mit den Grundsätzen an höchster Stätte nicht in vollkommener Harmonie befunden haben würde und was, — wollen wir fragen, — möchte wohl damals von manchen Leuten zu hören gewesen sein, wenn man, — unter Verwendung vieler Millionen aus den Staatscassen, — sich kopfüber beeilt hätte, ein Etablissement zu begründen, das, nach oft phantastischen Deutungen, den

Begriffen der Mehrheit fast gar noch nichts anderes, als ein wagehalsiges Spazierfuhrwerk war? —

Wenden wir uns von hier speciell auf unser liebes Sachsen, so werden sich den Forschungen über die Leipzig-Dresdner Eisenbahn ganz dieselben Umstände bemerkbar machen, die wir — wie angedeutet, — den Privatbahnenbauten im Allgemeinen beilegen mußten, es kann aber so nach auch nicht stichhaltig erscheinen, wenn den materiellen Intentionen dieses Unternehmens eine Glorie vindicirt wird, deren Anerkennung wohl Sache einer freundlichen Gefälligkeit, keineswegs aber die strenger Aufrichtigkeit sein darf.

Selbstverständlich wagen wir deshalb nicht, diejenigen hochachtbaren Männer ihrer großen und wahrhaften Verdienste zu entkleiden, die von patriotischen Gefühlen beseelt, und von richtiger Erkenntniß geleitet, als die moralischen Begründer dieser Bahn allezeit zu betrachten sind; da aber die Ausführung ihrer Ideen, d. h. die thatsächliche Verwirklichung ihrer Pläne vorerst noch von der Macht des darum anzusprechenden Capitals abhängig war, so können wir — wo es sich um den Bau einer Bahn gehandelt hat, auch nur das letztere als den Erschaffer derselben bezeichnen, und halten deshalb auch die von uns stets getragene Meinung fest, daß die L. D. Bahn, hinsichtlich ihrer factischen Existenz, eine Geburt der Speculation zu nennen sei.

Beseuchung der Abtretungsfrage.

Die Geschichte der Leipzig-Dresdner Bahn ist, — soweit sie unserer Besprechung etwa förderlich sein würde, — zu allgemein bekannt, als daß wir eine specielle Darlegung derselben für nöthig erachten könnten; indeß dürfen wir uns nicht versagen, darauf hinzuweisen, daß die Erbauung derselben auf Grund einer von der Königlichen Regierung unterm 6. Mai 1835 ertheilten „Concession“ erfolgte, die, unter dem 3. Juli des gleichen Jahres eine Publication des — gegenwärtig noch giltigen — Expropriationsgesetzes nach sich zog.

Der Entwurf des ebenerwähnten Gesetzes war bereits am 30. Sept. 1834 den damals eben versammelten Ständen zur Berathung vorgelegt worden und wir gestatten uns hier einen kleinen Extract jener Verhandlungen einzuschalten, dessen Inhalt bei Beurtheilung damaliger Situation vielleicht einen Stützpunkt abgeben kann.

Ueber das, von vielen Bürgern Leipzigs petitionsweise eingereichte Project: „die Erbauung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“ betreffend, sprachen sich die Kammern von 1834 im Allgemeinen günstig, die zweite aber insbesondere folgender Maassen aus:

Hr. Abgeordneter Sachse wünscht: die Staatsregierung möge ersucht werden, durch Vergleichung des Ertrags mit den Anlage- und Unterhaltungskosten zu ermitteln, ob der jährliche Ueberschuß von einer anzulegenden Eisenbahn die jährlichen Zinsen zu 3 v. H. und einen Tilgungsfonds zu 2 v. H. decke, und in diesem Falle der nächsten Ständeversammlung

einen Plan zu Errichtung dieser Eisenbahn und zu Aufbringung des erforderlichen Kapitals und dessen jährlicher Tilgung vorzulegen.

Er meinte, der Staat werde billiger bauen können, und nur, wenn der Nutzen der Eisenbahn zufließe, werde dadurch der vielen Gewerbtreibenden entgehende Verdienst sich ausgleichen, aber nicht, wenn die Eisenbahn das Monopol einiger reichen Kapitalisten werde. In Belgien sei bereits der Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten begonnen worden.

Richter von Zwickau erklärte sich gegen das Gesetz überhaupt, nicht weil die Eisenbahnen an und für sich nicht empfehlenswerth seien, sondern weil der Handel und Verkehr in Sachsen zu sehr darniederliege, und zu unbedeutend sei. Er deutete darauf hin, wie man eine außerordentliche hohe Meinung von unsern industriellen Erzeugnissen zu verbreiten suche, daß man sich aber überschätze und unsern Verkehr nicht mit dem Englands vergleichen könne, da z. B. ein Fabriketablissement in England allein so viel Kattun liefere, als alle Sächsischen Kattunfabriken.

Schütze stellte die Vortheile einer zwischen Dresden und Leipzig anzulegenden Eisenbahn gegen die damit verbundenen Nachtheile als sehr problematisch dar, und schlug folgenden Antrag vor: Die Staatsregierung zu ersuchen, daß sie die Eisenbahngesellschaft veranlassen möge, den Gastwirthen, welche an der Chausseestraße von Leipzig nach Dresden ihr Gewerbe treiben, bei Errichtung von Wirthshäusern an der Eisenbahn bei gleichmäßiger Qualifikation den Vorzug zu geben.

v. Thielau sprach seine Bewunderung darüber aus, daß Richter von Zwickau gegen den Gesetzentwurf spreche, welcher ein wichtiges Unternehmen Privaten überlasse, und stellte folgenden Antrag: die Staatsregierung möge darauf Bedacht nehmen, daß entweder nach Ablauf bestimmter Jahre

das Eigenthum an der Eisenbahn von Dresden nach Leipzig dem Staate unentgeltlich heimfalle, oder daß Vorsehung getroffen werde, wie bei Uebersteigung gewisser Procente des Nettoertrags für die Aktionärs ein Amortisationsfonds gebildet werde, wodurch ebenfalls endlich das Eigenthum an besagter Bahn dem Staate gewonnen werde.

v. Mayer sprach von der Verpflichtung des Staats, die Gelegenheit sich nicht entschlüpfen zu lassen, durch Anlegung einer Eisenbahn sich an die Straßen anzuschließen, welche gegen den Westen und Süden Europa's gehen, indem daraus Vortheile über alle Berechnung hervor gehen würden, nicht bloß für den Transport, sondern auch für die Produktionen, für die Gewerbe, für die Cultur und für alle Beziehungen des geistigen und physischen Lebens. Er erklärte sich übrigens mit dem Thielau'schen Antrage einverstanden. a. d. Winkel erklärte, er verspreche sich auch keine goldnen Berge von der Sache, und beschränke sich die Eisenbahn auf die Verbindung zwischen Dresden und Leipzig, so werde sie nicht lange bestehen, die Sache könne aber von Wichtigkeit werden, wenn Eisenbahnen durch ganz Deutschland gelegt würden, solle daher das Unternehmen Nutzen haben, so sei Eile nöthig, damit andere Bahnen sich an die Sächs. Bahn anschließen könnten. Obgleich nun eine große Masse Menschen durch die Eisenbahn brodlos werde, so erkläre er sich doch nicht gegen ein solches Privatunternehmen, doch müsse auf die dadurch für die Staatskasse entstehenden Nachtheile, besonders rücksichtlich des verminderten Ertrags der Post, Rücksicht genommen werden.

Referent Eisenstück suchte nachzuweisen, daß durch Erbauung der Eisenbahnen wirklich ein Staatszweck gefördert werde, und daß sich daher die den Grundeigenthümern auferlegte Verpflichtung zu Abtretung des zu Anlegung einer Ei-

senbahn erforderlichen Grundes und Bodens nach §. 31. der Verfassungsurkunde rechtfertige, so wie die gemachten Einwendungen und gestellten Anträge zu widerlegen.

Die Kammer erklärte sich mit sämtlichen Deputationsvorschlägen*) einverstanden, und beschloß noch folgende Abänderungen: 1) auf Anregung des Min. v. Lindenau und den Antrag v. Thielau's, daß sich der Gesetzentwurf auch auf eine Verlängerung der Eisenbahn bis zur Grenze bezieht, 2) daß neben den herzustellenden Uebergängen und Wasserzügen auch der Treiben ausdrücklich gedacht werde (v. d. Planitz). Schütz und Thielau ließen ihre Anträge fallen, und hierauf wurde der Gesetzentwurf bei der Abstimmung nach Namensaufruf mit 53 gegen 12 Stimmen (Bergmann, Richter von Grimma, Hänischel von Königstein, v. Friesen, Zimmermann, Richter von Zwickau, Riedel, Mosig, Sachse, Hähnel von Elbersdorf, Steiger und Kenzsch) angenommen.

Diese Notizen werden ausreichen, um die Aufnahme zu bezeichnen, welche in Sachsen das erste Streben nach Eisenbahnen fand, dem wir nur ergänzend beifügen, daß die erste Kammer den Beschlüssen der zweiten beitrug und daß somit der erste Schritt zu dem ganzen Unternehmen als ein glücklicher zu betrachten war.

Wir gelangen im Weiterverfolg unserer Aufgabe wieder zu der, den Leipzig-Dresdner Actionairen ertheilten „Concession“, über welche — wie uns zu wiederholten Malen vorgekommen — im Publicum hin und wieder die jedenfalls irrige Meinung verbreitet liegt, als wäre sie ein „Privilegium“, das mit einem, für ewige Zeiten geltenden Be-

*) Die Deputation hatte außer einigen unwesentlichen Aenderungen vorgeschlagen, daß sich das vorgelegte Gesetz nur auf die Bahn von Leipzig nach Dresden beschränken möge.

fiß und Ausübungsrechte, durchweg identisch sei, ein Glaube, der durch die Direction der Leipzig-Dresdner Bahn muthmaßlich unterstützt worden sein kann, indem das Reglement derselben vom Jahr 1841 allerdings von einem „ihr ausschließlich ertheilten Privilegio“ spricht.

Nach Ineinsichtnahme mehrerer desfalls erlassenen Decrete und Verordnungen haben wir indeß diese Anschauungsweise weder zu theilen, noch überhaupt die Begründung derselben irgendwo aufzufinden vermocht, und es mußte sich somit unsere Ansicht bestätigt erklären, daß die Leipzig-Dresdner Bahn hinsichtlich ihres Baues und Betriebes, nur das Werk einer eigens hierzu ertheilten Concession sei, deren Zurücknahme begreiflich stets von denselben Umständen bedingt und gerechtfertigt werden könne, welchen die Ertheilung derselben einstmals zu danken gewesen sein mag. *)

Eben diese Ansicht mußte es aber auch sein, welche dem, der sie hatte, den Umstand befremdend erscheinen lassen durfte, daß ein, von Seiten der Regierung gestelltes Begehrt: die Leipzig-Dresdner Bahn auf Grund einer, — fast nicht mehr zu übersehenden Nothwendigkeit hin zu acquiriren, — Oppositionen hervorrufen konnte, die — ob auch in der Hauptsache selbst nicht so recht klar gehalten, dennoch den Standpunct des individuellen Interesses ziemlich verrathen mußten, trotzdem, daß bei den Betroffenen von der Berührung irgend eines Rechts- oder Billigkeitsgeföhles schon um deswillen gar nicht die Rede sein konnte, weil in der Offerte der Königl. Regierung eben nichts weiter, als ein für die Actionaire gewiß acceptables Kaufgebot lag.

*) Unbekannt ist uns nicht geblieben, daß der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft das Vorrecht: den Weiterbau ihrer Linie bis an die Grenze selbst ausführen zu dürfen, zugestanden war, sie hat indeß mehr als einmal auf dasselbe verzichtet.

Es will uns aber bedünken, als wäre auf Seite der bei der Leipzig-Dresdner Bahn betheiligten Elemente wohl selbst schon dieselbe Nothwendigkeit erkannt worden, von der die Regierung gedrängt wurde, auf den Besitz dieser Bahn zu reflectiren, sonst würden sie ja nicht der Befürchtung gewesen sein, daß die Direction des Staates — nach etwaiger Ablehnung der von ihr gestellten Offerte, — noch Maaßnahmen folgen lassen könne, gegen deren Rechtsgültigkeit man so unzeitig zu Felde zu ziehn, für nöthig befand.

Die Sächs. constitutionelle Zeitung, eins der weitverbreitetsten und respectabelsten Organe, hatte es — zu unserem Bedauern — übernommen, ihre Spalten zum Schanzenbaue einer unhaltbaren Weste herzugeben, deren Insassen sich einer ausreichenden Bertheidigungsfähigkeit keineswegs bewußt sein mochten, was die Nummern dieses Blattes 119., 121., 124 ic., vom laufenden Jahre vermuthen zu lassen, vollkommen geeignet sind.

Wenn wir es nun einerseits auch nicht gerade so ungehörig finden, daß sich die Leipzig-Dresdner Actionaire dieses oder jenes erlaubten Mittels bedienen, um das von ihnen angebaute und im Laufe der Zeit zu reicher Bedeutung gewordene Feld ihres pecuniären Gewinns möglichst zu behaupten, so kann es doch andererseits weder gerathen, noch der Sache selbst besonders dienlich erscheinen, wenn man mit Diversionen beginnt, welche — die Beweggründe des humanen Gegners gänzlich ignorirend, — möglicher Weise berechnet zu sein scheinen, die streitige Frage desjenigen Characters zu berauben, mit welchem sie von vornherein von der Königl. Regierung bekleidet war, mit dem Character zwangloser Besprechung und Entschließung.

Obenerwähnte Zeitungsartikel, die, — wie schon bemerkt, — wohl allgemein à Conto der Leipzig-Dresdner

Actionaire zu nehmen gewesen sind, lassen sich nach Ausscheidung einer Menge anderer Expectationen, in ohngefähr folgende Hauptpuncte formuliren:

- 1.) Hat die Regierung das Recht, die Leipzig-Dresdner Bahn zu expropriiren?
- 2.) Hat sie das Recht, wäre es billig?
- 3.) Will die Regierung an die Stelle eines industriellen Entpreneurs treten?
- 4.) Gründe? — es sind keine vorhanden, — es können keine vorhanden sein. —

Dies sind Fragen, die, — wenn sie in Form belehrender Aufsätze und in einem gut renommirten Organe, ohne alle Angabe ihres eigentlichen Ursprungs stehen, wenn nicht allgemein, so doch hier und da irrige Vermuthungen und unbegründete Meinungen verbreiten können, Consequenzen, deren Wahrscheinlichkeit man uns nicht wegdisputiren wollen wird.

Was nun zunächst die von uns sub 1. berührte Frage betrifft: hat die Regierung das Recht, die Leipzig-Dresdner Bahn zu expropriiren? *) — so antworten wir hierauf entschieden mit: Ja! — denn die Leipzig-Dresdner Bahn steht jetzt in demselben Verhältnisse zur Regierung, in welchem seiner Zeit die Adjacenten der Leipzig-Dresdner Bahn gegenüber den Actionairen derselben sich befanden.

Diese Adjacenten, — über 1500 Grundstücksbesitzer, — mußten sich im Jahre 1835 ihr, mit wohl etwas älterem Rechte inne gehabtes Eigenthum durchschneiden, zerstückeln, unbequem und werthloser machen, überhaupt aber enteignen

*) Wohl zu merken, es ist von Seiten der Hohen Staatsregierung durchaus keine Kundgebung erfolgt, welche auf den Willen hierzu irgendwie schließen lassen könne.

lassen und warum? — weil die Unternehmer praesumirten, daß die Erbauung dieser Bahn nächst ihrem eigenen, zugleich auch dem Gesamtinteresse des ganzen Landes förderlich sein würde, ein Grund, der damals allerdings noch von sehr relativem Begriffe war; ganz von demselben Umstande erscheint nun aber auch jetzt die Acquisition der Leipzig-Dresdner Bahn Seiten des Staates geboten, der, wohl zu beachtender Weise, von jenem sich nur insofern unterscheidet, als er ganz compacter Natur und realen Werthes ist, wie wir weiter unten specieller nachzuweisen gedenken, und wir sollten daher wohl glauben, daß die Regierung das Recht der Expropriation hier eben so gut besitzen müsse, als sie es damals, im Sinne der Leipzig-Dresdner Actionaire üben zu können, zugestandenermaßen gehabt hat.

Was nun weiterhin die Frage betrifft: ob es billig sei? Die Leipzig-Dresdner Bahn ihren dermaligen Besitzer zu enteignen, so sind wir der Meinung, daß, wo man einerseits von Pflichten zu reden sich gestattet, die eine Regierung dem Nutzen und dem Wohle ihrer Gesamtgesellschaft gegenüber zu beachten habe, daß all dort andererseits wohl nicht gut von Billigkeitsrückichten die Rede sein könne, welche nachweislich nur den Vortheil einzelner Glieder zum Gegenstande haben; bedenkt man aber auch weiter, daß das Rufen und Reinsehen nach neuen Bahnen bei uns auf jeglicher Tagesordnung steht, und zieht man in Betracht, daß die Erbauung von Binnentracten (was unsre neuprojectirten Linien fast nur sind,) zuvörderst den Besitz auch der Hauptstrecken bedingt, damit das Finanzwesen des Staates hinsichtlich der kostspieligen Eisenbahnen eine haltbare Grundlage gewinne, so wird man der Regierung in Wahrheit einen Wunsch nicht verargen, der die Erwerbung der wichtigsten und ergiebigsten Hauptbahn des Landes zum Zwecke hat.

Dies sind Gründe, welche die Beobachtung der in Frage stehenden Billigkeits-Rücksichten sogar unmotivirt erscheinen lassen könnten und wir möchten lieber erwarten, daß dieselben auf anderer Seite sich geltend zu machen versuchten, dieweil es ja männiglich bekannt, daß in Sachsen von Seiten der Regierung noch kein gleiches Unternehmen so unterstützt, keines so begünstigt und im wahren Sinne des Wortes bevorzugt worden ist, als eben die Leipzig-Dresdner Bahn, an deren Gedeihen die Regierung sonach auch einen wesentlichen Antheil haben muß; dennoch gehen wir in dieser Beziehung auf keine Specialitäten ein, sondern verlassen diesen Gegenstand, indem wir aufmerksam gemacht zu haben glauben, auf welcher Seite die in Rede gestandene Billigkeit zu wünschen sei. —

Kommen wir nächstdem auf den Vorhalt: ob die Regierung die Rolle eines industriellen Entrepeneurs zu übernehmen gedenke, weil sie kund gegeben, die Leipzig-Dresdner Bahn zu besitzen, so läßt sich hierauf einfach nur sagen, daß hierbei ein nicht richtiger Begriff von der Natur des Bahnenwesens zu Grunde gelegen haben muß; — die Eisenbahnen sind Mittel zum Zwecke, sie unterstützen, beleben und fördern die Industrie, sind aber — weil ohne alle Erzeugungskraft — keineswegs industriell selbst, und weil die Regierung es für nöthig erachtet, alle Mittel zu besitzen, die der Hebung dieses wichtigen Erwerbszweiges dienlich sind, deshalb ist es ihr Wunsch, Besitzer der Leipzig-Dresdner Bahn zu sein.

Wir gelangen zu den Gründen für die Abtretung, welche zunächst nur bei denen Beachtung und Anerkennung finden möchten, welche da sagen: wir kennen sie nicht, aber — wir mißbilligen sie.

Gründe für die Abtretung.

Es ist eine längst anerkannte Wahrheit, daß die Wirksamkeit eines öffentlichen Institutes wesentlich geschwächt und geschwächt wird, sofern der Mechanismus seiner Lebensthätigkeit einer strengeinheitlichen Leitung entbehrt.

Diese Folge verschiedenartiger Ansichten und Grundsätze blieb auch bei dem Eisenbahnwesen, — je nach der Vielfältigkeit seiner selbstständigen Tracte, — nicht aus, und machte sich hier nur um so fühlbarer, je mehr man des Ganzen bedurfte und je baldiger es als das nützlichste Gemeingut einer ganzen Nation begriffen ward.

Diese Worte führen zu unserem ersten Grunde für die Abtretung der Leipzig=Dresdner Bahn an den Staat.

Es steht wohl über allem Zweifel erhaben, daß sich das Eisenbahnsystem, — wie bereits in unserer Einleitung bezeichnet, — mit den Verhältnissen und Interessen der Staatsgesellschaft, sowie mit den Bedingungen für ihre Existenz überhaupt, eng verkörpert hat, und es ist diese großartige Schöpfung besonders in sofern von höchster Bedeutung, weil sie, — der progressiven Zahlengröße unserer Staaten=Bevölkerung gegenüber, — die einzige Macht ist, welche dem Materialismus des menschlichen Lebens immer frischere Grundlagen zu bereiten vermag, sowie sie zugleich

auch den Riesen = Fittig bildet, auf dem der gewaltige Geist der Civilisation das Ziel seiner Mission beschleunigter erreichen wird. —

Ist dieses schwache Gemälde von der Wichtigkeit der Eisenbahnen auch nur einigermaßen richtig, so folgt doch daraus schon, daß die Leitung einer solchen Anstalt dem Staate, nicht aber den Händen einzelner Bürger desselben gehört.

Das Eisenbahnwesen kann aber auch in den Händen einer Privatgesellschaft durchaus nicht vollkommen gedeihen, indem ihre Leiter, der Theorie dieses Systems gegenüber, meist Laien sind und Laien bleiben, weil sie das ihnen anvertraute Directorat nicht als Fachwissenschaft, sondern oft nur, in praxi, als ein Nebengeschäft betrachten.

Die rühmlichen Ausnahmen, die es in dieser Beziehung giebt, erkennen wir bereitwilligst an, werden uns aber auch hüten, jedwedes Lob dieser Art zu überschätzen, namentlich müssen wir z. B. der Meinung entgegentreten, als könne die Leipzig-Dresdner Bahn den übrigen Bahnen des Staates zum Muster dienen. Ja, es gab eine Zeit, wo die der Leipzig-Dresdner Bahn nachfolgenden Baue, die genannte zum Muster wählten und wählen mußten, allein seit jener Zeit hat sich das bedeutend geändert, die jüngeren Bahnen sind in der Hand des Staates aufgeblüht und kräftig geworden und haben ihr dereinstiges Vorbild weit überflügelt, eine Wahrheit, von der man sich leicht überzeugen kann, wenn man dies überhaupt will.

Wir haben gesagt, daß die Bahnen, ihrer großen Wichtigkeit halber, Staatsanstalten sein müßten und konnten die Aufstellung nicht zurückhalten, daß Privatbahnen überhaupt nicht so vervollkommnungsfähig seien, als die, welche unter der unmittelbaren Leitung des Staates stehen.

Für letztere Behauptung sprechen aber auch noch die Grundzüge, die in dem Staatseisenbahnwesen ausgeprägt sind, und die wir ohngefähr wie folgend bezeichnen zu dürfen glauben.

- a) Die Staatseisenbahn-Deconomie dient zur Hebung und Verbesserung der Finanzen, zur Unterstützung und Belebung des Handels und der Industrie, wie zur Förderung von Staatszwecken überhaupt.
- b) Die Eisenbahn-Technik beschafft Garantien für die persönliche Sicherheit der Staatsgesellschaft und deren Eigenthum bei Benutzung der Bahnen und wird für die Erhaltung und Solidität der letzteren besorgt sein.

Aus diesem Umrisse geht nun aber einer der wichtigsten Gründe hervor, welche die Abtretung der Leipzig-Dresdner Bahn an den Staat nicht nur als rätlich und billig, sondern auch als patriotisch geboten, erscheinen lassen muß.

Der Zweck der Leipzig-Dresdner Bahn läuft nämlich direct auf den Vortheil und auf den Gewinn ihrer Actionaire hinaus, und sie kann, um diesen Zweck zu erreichen, ihre ganze Thätigkeit auf denselben richten; die directe Förderung eines Staatszweckes ist dagegen von ihr nicht zu erwarten, und es ist daher diese ihre Eigenschaft als Privatbahn für den Staatshaushalt ein Verlust, weil die Leipzig-Dresdner Bahn, — als die Generallinie Sachsens — anerkannt die rentabelste und einträglichste ist.

Die geographische Lage der Leipzig-Dresdner Bahn ist es dann weiter, welche die Frage ihrer Abtretung als höchst dringend und nothwendig bezeichnen lassen muß, weil durch sie der Zusammenschluß der sächsischen Staatsbahnen-Complexe für immer unmöglich gemacht ist. —

Wie störend aber und wie nachtheilig dieser Uebelstand auf den Betrieb der Staatsbahnen wirken muß, davon erlauben wir uns ein schlagendes Beispiel anzuführen.

Es wird leicht zu begreifen sein, daß in dem sogenannten „directen Verkehre“ der Eisenbahnen nicht nur eine Ersparung von Material und Arbeitskräften, sondern auch ein bedeutender Gewinn an Zeit liegt; dieser directe Verkehr besteht nämlich in dem Vortheil, daß die Expeditionen zweier, dreier oder noch mehr Bahnen in denselben Beziehungen zu einander stehen, als wie die Expeditionen nur einer Bahn, so daß z. B. Güter, welche von Pirna nach Altenburg gehen sollen, nicht, wie jetzt geschieht, dreimal verwogen und verladen, d. h. von Pirna nach Dresden, von Dresden nach Leipzig und von Leipzig nach Altenburg expedirt werden, sondern daß sie mit denselben Papieren direct und ohne weitere Prüfung von Pirna bis Altenburg gehen. In dieser Hinsicht ist also die Leipzig-Dresdner Bahn für den Staat allerdings ebensogut wie nicht da, denn er kann sie nicht zu seinem eignen Nutzen und Vortheil verwenden; die Communication mit den jenseits gelegenen Theilen seiner Bahnen ist unterbrochen, die Gelegenheit schneller Ausgleichung und Unterstützung der Linien unter sich ist ihm entzogen und der Weg nach den entlegenen Tracten ist ihm versperrt, ob auch dieser Weg wirklich da ist und mit der größten Gefälligkeit geboten wird. Wollte man die Unzuträglichkeiten alle zu Papier bringen, die der Uebelstand: daß eine Privatbahn inmitten der Linien des Staates liegt, im Gefolge hat, so würde man ein anständiges Büchlein zu schreiben haben, wir begnügen uns aber mit dem Erwähnten, und bemerken daß die Artigkeit, und das stets gerühmte Entgegenkommen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Direction das Factische dieser Sache wohl mildern, keineswegs aber gänzlich unsühlbar machen kann.

Ein anderer Grund, der nicht minder beachtungswerth erscheinen dürfte, entspringt aus dem Gebrauche, den das Publikum von einer solchen Anstalt macht.

Was sind nicht schon für unangenehme Erfahrungen Seiten der Passagiere gemacht worden, rein und allein dem Umstande zufolge, weil die verschiedenen Bahnen auch nach verschiedenen Grundsätzen geleitet wurden; man fand andere Uniformen, andere Billets, andere Frachtbriefe, andere Signale, andere Einrichtungen, Gebräuche u. s. w., und mit dem Uebertritt auf eine andere Bahn war ein neues Reglement zu studiren.

Gewißlich sind dies ebenfalls Dinge, die es als nothwendig und wünschenswerth bezeichnen lassen müssen, daß, — mindestens bei uns in Sachsen, — diese große Verkehrsanstalt unter einem Regiment sei, wie sich denn endlich im Allgemeinen füglich noch fragen ließe, ob es denn nicht bedenklich erscheinen dürfe, ein so wichtiges Institut, das die größte Vorsicht, die genaueste Kenntniß, die besten Mittel und die zuverlässigsten Beamten verlangt, Privaten und ihren Interessen zu überlassen?

S c h l u ß w o r t.

Es hat nicht in Absicht gestanden, durch die vorstehenden Zeilen bei der zum 14. December anberaumten Generalversammlung irgendwie Einflußübend zu werden, dieser Versuch wäre zu gewagt, das Mittel zu schwach und der Zweck jedenfalls verfehlt; der Anlaß hierzu hat vielmehr in dem Umstande gelegen, daß bei den öffentlichen Auslassungen über diese Frage, immer nur eine Meinung zu lesen war, deshalb, — da wir gerade entgegengesetzter Meinung sind, — sprachen wir uns aus. —

Sicher haben wir damit Niemand gedient, indeß standen wir servilen Tendenzen eben so fern als der Absicht, hiermit irgend Jemanden nachtheilig zu sein.

Der Verfasser.

X

Zittau, gedruckt bei J. G. Seyfert.





Sitten, Ordnung bei J. W. Seidler.

29
3

1 4 2
6

28 8

17
6

10

—
2
8

SLUB DRESDEN



3 0518327

