

Die  
**Chemnitz-Riesaer Eisenbahn**

und

die Bedingungen ihrer Uebergabe an den Staat,

aus dem Standpunkte

**des Rechts und der Politik**

beleuchtet

von

**Philocriticus Parrhesiastes.**

---

**Leipzig, 1849.**

Commission von C. S. Reclam sen.

**Hist. Saxon.**

**M.**

**566,54**







Die Angelegenheit der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn ist in ein Stadium eingetreten, in welchem es den Anschein gewinnt, als wenn der kritische Knoten mit einem Streiche zerhauen werden solle, der für den Credit und somit für das Wohl des sächsischen Staats am Ende noch weit gefährlicher zu werden droht, als er die Interessen der Actionäre verletzen würde. Einem langjährigen stillen und aufmerksamen Beobachter dieser Angelegenheit, der sein Vaterland Sachsen aufrichtig liebt, wird es daher wohl vergönnt sein, unter den mancherlei Stimmen, die sich über diese Angelegenheit bereits haben vernehmen lassen und noch vernehmen lassen werden, auch die seinige zu erheben, und seine dießfalligen Bedenken, Ansichten, Erfahrungen und Vorschläge öffentlich zu vorurtheilsfreier Prüfung mitzutheilen.

Ob das Ch. - Riesaer Eisenbahnunternehmen ein verfehltes ist oder nicht, wie es Viele schon genannt haben, davon kann, was seine Anlage betrifft, jetzt, nachdem 5 Millionen und darüber bereits darauf verwendet sind, nicht mehr, was seinen Zweck betrifft, jetzt noch nicht, sondern erst dann die Rede sein, wenn es vollendet ist und seinem Zwecke dient und ihn erfüllt oder nicht erfüllt. Aus blos sächsischem Standpunkte betrachtet ist das ganze sächsische Eisenbahnsystem für von Hause aus verfehlt und mehr für das Ausland als für das Inland angelegt zu erklären. Vielleicht die Hälfte der darauf verwendeten Millionen wäre erspart und das sächsische Interesse zehn Mal besser wahrgenommen und befördert worden, wenn man von Leipzig aus, statt über Riesa, über Chemnitz nach Dresden und von Chemnitz über Zwickau nach Plauen u. s. w. gebauet hätte. Freilich wäre dann Chemnitz der Knoten des sächsischen Eisenbahnsystems geworden, den man wahrscheinlich lieber Leipzig zudachte, wobei man aber den kleinen Umstand übersah, daß Leipzig nicht, wie Chemnitz, in der Mitte des Landes, sondern an der äußersten Grenze liegt, und daher jener Knoten gar nicht werden konnte, und, aller Bemühungen ungeachtet, auch nicht geworden ist. Nachdem man nun aber Preußen zu Gefallen, das sich jedoch für diese Complaisance erst ganz



neuerlich durch Erbauung der Tüterbogk = Riesaer Bahn bedankt hat, die Richtung über Riesa angenommen und, in nachmals eben so getäuschter Hoffnung auf Preußens Unterstützung, den theuren Elbbrückenbau daselbst unternommen hatte, war es gewiß ein eben so natürlicher, als vernünftiger Gedanke, von diesem bedeutenden Opfer den möglichsten Nutzen für Sachsen zu ziehen, und eine Bahn von Riesa über Chemnitz nach Zwickau zu bauen, die theils dem Erzgebirge die Wohlthaten der Eisenbahnen nahe bringen sollte, theils, mit der Zeit an ihren beiden Endpunkten weiter fortgeführt, für den Nordosten und Südwesten Deutschlands eine eben so wichtige Hauptverbindungsbahn werden konnte, wie die Leipzig = Dresdner Bahn für den Nordwesten und Südosten Deutschlands. Nehmen wir übrigens die Sache nur, wie sie jetzt ist, — nicht, wie sie erst in Zukunft werden kann und sehr wahrscheinlich auch werden wird; so steht doch gewiß so viel unbestritten fest, daß die Linie Chemnitz = Riesa das Herz des Landes besser trifft und durchschneidet, als irgend eine andere der sächsischen Eisenbahnlinien, die sich ihrem größern Theile nach nur an der Grenze des Landes hinziehen, und letzteres wie geflissentlich zu umgehen scheinen. Im Interesse des Binnenlandes muß man also die Chemnitz = Riesaer Bahn für die bestangelegte Sachsens erklären. Sind aber Eisenbahnen in unserer Zeit anerkannter Maßen zu einer politischen Nothwendigkeit, freilich auch zu einem nothwendigen Uebel, geworden; so steht damit zugleich auch so viel fest, eines Theils, daß die Linie Chemnitz = Riesa ihren Zweck seiner Zeit gewiß erfüllen und den von ihr berührten Landestheilen, den innersten Sachsens, alle Wohlthaten der Eisenbahnen angeeignen lassen werde, andern Theils, daß ihre Vollendung, selbst abgesehen von den bereits darauf verwendeten Millionen, die man vernünftiger Weise nicht ohne Weiteres wird im Stich lassen wollen, unabweisbares Bedürfnis ist. Regierung und Stände haben dieses Bedürfnis schon auf dem Landtage 1843 anerkannt und ausgesprochen, seine Befriedigung beschlossen und versprochen, und somit ist die Vollendung der Bahn eine Ehrensache und Pflicht des sächsischen Staats so gut geworden, wie die Vollendung der sächsisch-bayerischen Eisenbahn in Folge eines zwischen den Kronen Bayerns und Sachsens geschlossenen Staatsvertrags als Pflicht und Ehrensache betrachtet und beschlossen wurde. Sachsens Regierung und Stände werden Versprechen, ihren eigenen Staatsangehörigen gegeben, nicht als weniger bindend betrachten wollen, als die mit andern Staaten eingegangenen Stipulationen. Doch dieß hat wohl noch Niemand im Ernst bezweifelt; die sächsische Regierung hat wenigstens keine Veranlassung dazu gegeben, vielmehr wiederholt ihre Geneigtheit erklärt, das in ein beklagenswerthes Stocken gerathene Unternehmen der Chemnitz = Riesaer Bahn seiner Vollendung, so wie nur die ungünstigen Zeitumstände solches gestatten würden, zuzuführen. Die Frage, um welche es gegenwärtig noch sich handelt, ist einzig und allein die: unter welchen Bedingungen die Ueber-eignung der Bahn von Seiten der Actiengesellschaft an den Staat einzutreten habe, um die gegenseitigen Interessen möglichst gut zu wahren, möglichst wenig zu verletzen?



Hier ist es nun, wo die Ansichten am weitesten auseinander gehen, und wo demnach zugleich die Gefahr am meisten droht, daß der Knoten der Schwierigkeiten nicht umsichtig gelöst, sondern kurz und unheilvoll zerhauen werde. Versuchen wir jetzt diese Ansichten, wenigstens so weit sie dem Verfasser des gegenwärtigen Schriftchens bekannt geworden sind, etwas näher nach ihrem Inhalt und Standpunkt zu beleuchten. Dabei wird sich zugleich zu Gewinnung eines richtigern Standpunktes und einer treffendern Ansicht ein Weg zeigen.

Die verbreitetste Ansicht, wenigstens diejenige, welche sich gern am breitesten macht, ist die, welche das Unternehmen als eine reine *Speculation*, und zwar als eine total verunglückte, betrachtet. Leute dieser Ansicht sind noch sehr guter Natur, wenn sie den unglücklichen Actionären ihr Bedauern großmüthig angedeihen lassen. Andere sind weniger theilnehmend, und suchen lieber das alte Sprüchwort: „Wer den Schaden hat, darf für den Spott nicht sorgen“ auf alle mögliche Weise, je hämischer, desto froher, wahr zu machen. Solche Leute sind der bescheidenen Meinung, daß die Actie keine 5 Thlr. werth sei, und die Actionäre sich noch sehr glücklich zu preisen hätten, wenn der Staat, anstatt mit einem Klagprozeße gegen sie aufzutreten, Gnade für Recht ergehen lasse, ihre Schulden übernehme und bezahle, und sie mit ihren werthlosen Actien kurz und bündig ab- und zur immerwährenden Ruhe verweise. Diese menschenfreundlichen Seelen sind sehr wahrscheinlich mit keiner einzigen Actie betheiliget, vielleicht aus dem einfachen Grunde, weil sie noch nie eine bezahlen konnten, und machen es also jetzt mit den Actien gerade so, wie dort in der Fabel der Fuchs mit den Weintrauben. Daß sie mit ihrem Raisonnement über die „verunglückte Speculation“ dem Staate, der nicht bloß in dieselbe sich mit eingelassen, sondern sie auch bis ins kleinste Detail beaufsichtigt und geleitet hat, eben nicht das beste Compliment machen, scheint sie gar nicht zu geniren. Freilich haben nicht alle Leute so viel staatswissenschaftliche Kenntniß und Bildung, um sich sagen zu können, daß nach gesunden staatswirthschaftlichen Grundsätzen der Staat gar nicht „speculiren“ darf, und mithin die sächsische Regierung entweder sich ein bedeutendes staatswirthschaftliches Dementi gegeben habe, oder das in Rede stehende Unternehmen gar nicht unter dem Begriffe einer „Speculation“ zu subsumiren sei. Ob übrigens diese Speculations-Antipathen doch nicht am Ende so speculativ sind, dem Staate ein Sümmechen von, wo möglich, 3 Millionen ersparen helfen zu wollen, möge hier nicht weiter berührt werden, da wir später noch einmal darauf zurückzukommen gedenken.

Wir wenden uns jetzt von dieser schiefsten und für die Actionäre trostlosesten Ansicht zu einer andern, und zwar zu derjenigen, welche die an den Staat zu übereignende Bahn als eine „Waare“ betrachtet, und den Kaufpreis nach dem Werth derselben bestimmt wissen will. Diese Ansicht ist jedenfalls eine ächt kaufmännische, und es darf uns daher nicht Wunder nehmen, sie namentlich von Mitgliedern des Kaufmannsstandes vertreten zu sehen. Je weniger sich aber theoretisch gegen dieses



Princip, den Kaufpreis nach dem Werth der Waare zu bestimmen, Etwas einwenden läßt; desto schwieriger erscheint es in seiner praktischen Anwendbarkeit gerade hier, wo die Bestimmung des Werthes der Waare eben noch so mißlich, ja unmöglich ist. Soll die Bahn als eine „Waare“ betrachtet und abgeschätzt werden; so muß eine Taxation derselben, sowohl ihrer Mobilien, als Immobilien, von Chemnitz bis Riesa vorgenommen werden. Es muß ermittelt werden, wieviel der Grund und Boden, den sie einnimmt, nicht bloß an sich, sondern auch in Beziehung darauf werth ist, wenn er an die Adjacenten wieder veräußert werden könnte und sollte. Es muß ermittelt werden, wieviel die darauf verbaueten Steine, Hölzer, Eisenschienen u. s. w. schon als Material betrachtet, wieviel die einzelnen Kunstbauten als fertige Theile eines Ganzen, wieviel dieses Ganze selbst, so weit es nämlich vollendet ist, als seiner Bestimmung entsprechendes Bauwerk werth sei. Daß schon diese Ermittlungen, wenn auch nicht in das Reich der Unmöglichkeiten gehören, doch ihre nicht geringen Schwierigkeiten haben würden, bedarf keines Erweises. Damit wäre jedoch die Abschätzung des Werthes der Bahn noch lange nicht erschöpft. Die Bahn soll ja nicht als Ruine zum Abbruch, sondern als bis zum ziemlich nahen Schlußsteine vollends auszuführendes und dann für immer eigenthümliches und nutzbares Bauwerk übertragen und übernommen werden. Sie soll ferner nicht den Adjacenten bloß zu Spazierfahrten dienen, nein, sie soll ihren gesunkenen, und außerdem immer mehr sinkenden Verkehr stützen und heben, und ihn zum Wohl des ganzen Staats aufs neue beleben und befördern. Gewiß ein überaus werthvoller Zweck, der jedoch, als zur Zeit noch nicht erreicht und zu erreichen möglich, eben deshalb auch seinen nur approximativen Werthmesser gegenwärtig noch gar nicht, sondern nur erst in Zukunft und auch dann nur in soweit finden kann, als ein so immaterieller und ideeller Werth nach Zahlen und Graden sich bemessen und mit Thalern sich bezahlen läßt.

Die sächsische Staatsregierung ist daher jedenfalls auf ganz gutem Wege zu einer richtigen — staatsmännischen — Ansicht, wenn sie die Bestimmung des Acquisitions-Preises der Bahn in die Zukunft hinausrückt. Wenn sie aber nun die Bestimmung dieses Preises einzig und allein vom künftigen Reinertrag der Bahn abhängig gemacht wissen will; so weicht sie von dem betretenen Wege alsbald auf eine Weise ab, daß man sich wundern und fragen muß: wie nur die sonst so erleuchtete sächsische Regierung einen so merkantilischen, nicht aber staatsmännischen Werthmesser an die Anstalten des Staates anzulegen für gut finden könne? Ist die Bahn bloß um der Procente willen da, die sie einbringt? Dann wäre sie auch nicht um des Publikums willen, sondern das Publikum wäre um der Bahn willen da. In welchem nach richtigen Grundsätzen verwalteten Staate der gesammten civilisirten Welt berechnet man den Werth einer zur Förderung des Wohles der Staatsangehörigen getroffenen Anstalt und Einrichtung nach den Procenten, die diese der Staatskasse in baarem Gelde einbringt?! Hat man noch je in Sachsen nach den Procenten gefragt, die die auf Hebung der staatswirthschaftlichen Anstalten, auf



Förderung der Künste und Wissenschaften, der Industrie und Gewerbe, der Landwirthschaft u. s. w. verwendeten Summen einbringen? Hat man bei Bewilligung der enormen Summen für Theater und Museum in Dresden, für Beschäl- und andere Landesanstalten, für den Bau des tiefen Elbstollns in dem Freyberger Bergamtsrevier, der schon mehr Millionen gekostet hat, als die Chemnitz-Riesa-Bahn je kosten wird, und noch lange nicht fertig ist, nach den Procenten gefragt, die sie dem Staats-Fiscus rentiren? Hat man diese Frage bei der sächsisch-bayerischen Bahn erhoben, als deren Bau — im Göltzschtale stecken blieb? Ja, man hat sie allerdings erhoben, aber — dennoch fortgebaut, ungeachtet man sich die Antwort geben mußte, daß an eine nur einiger Maßen genügende Verzinsung kaum der bereits zu berechnenden, geschweige der noch nicht zu berechnenden Millionen der Baukosten zu denken sei. Und jetzt soll auf einmal der Werth der Chemnitz-Riesa-Bahn, die anerkannter und erklärter Maßen eine Lebensfrage für die Chemnitzer Gegend in nicht geringerm Grade, als jener Stolln für die Freyberger Gegend, ist, einzig und allein nach den Procenten berechnet und bestimmt werden, die sie künftig einbringen wird! — — Man könnte sich diesen Maßstab vielleicht noch gefallen lassen, wenn ein entsprechender Normal-Zeitraum dabei angenommen würde. Nach dem Vorschlage der Regierung sollen aber nur die ersten zehn, resp. fünfzehn Jahre nach vollständiger Eröffnung der Bahn dafür bestimmt sein. Es gehört in der That sehr wenig Sehrgabe dazu, um vorauszusagen, daß gerade in diesen Jahren die Bahnrente am aller-spärlichsten ausfallen wird und muß, möglicher Weise sich auf Nichts reduciren kann, während nur erst die spätere Folgezeit, wenn das ganze sächsische Eisenbahnsystem und namentlich die Linie Chemnitz-Zwickau vollständig fertig und in flottem Gange ist, das möglichst ergiebige Resultat zu liefern vermag.

Seine Krone empfängt schließlich jener Maßstab dadurch, daß den Actionären die reizende Aussicht eröffnet wird, daß, wenn nach Ablauf der gedachten 10 oder resp. 15 Jahre irgend ein Reinertrag sich nicht ergeben habe, die statt der Actien ausgehändigten Rentengarantiescheine — als werthlos zu betrachten seien!! Ist schon an dieser Ankündigung die Aufrichtigkeit zu loben, die die Actionäre vor jeder möglichen Täuschung zu bewahren strebt; so muß man doch zugleich auch den Muth bewundern, der denselben für ihr mit Anstrengung zusammen- und mit Vertrauen dargebrachtes gutes und bestens acceptirtes Geld, für ihr vieljähriges vergebliches Hoffen und Harren eine solche Entschädigung bietet!! Glaubte die sächsische Regierung irgend einen andern und bessern Abspeisungsmodus den Landtagsabgeordneten gegenüber nicht bevorzugen zu können, wie sie bereits versichern ließ; so ist allerdings das Prognostikon zu stellen, daß gerade dieser Antrag es sein dürfte, mit welchem die Regierung bei den diesmaligen Kammern noch das meiste Glück machen werde. Allein welches ausgezeichnete Ehren- und Segens-Denkmal ihrer Wirksamkeit beide dormalige Factoren der sächsischen Gesetzgebung sich damit gleichzeitig setzen würden, darüber soll weiter unten ein Mehreres beigebracht werden.



Es darf demnach nicht Wunder nehmen, daß, so sehr auch die Regierung mit diesem Vorschlage die Ansprüche des Rechts und der Billigkeit erschöpfend befriedigt zu haben glaubt und behauptet, dennoch das Directorium der Bahn, wie die letzte Generalversammlung, sich unisono dagegen ausgesprochen haben. Wenn nun aber Beide mit dem Gegengesuch aufgetreten sind, die Actien gegen 2prozentige Staatsschuldsscheine à 100 Thlr. einzutauschen; so verlangt dieser Vorschlag theils mehr, theils weniger, als von Seiten der Actionäre beansprucht werden kann, und scheint überhaupt nur aus einem gewissen Mißtrauen gegen die Eventualitäten der Zukunft, und daher aus dem Bestreben hervorgegangen zu sein, von dem ganzen Handel ehemöglichst loszukommen, und zu dem Ende lieber sofort die eine Hälfte des Capitaless aufzuopfern, um nur wenigstens die andere Hälfte noch aus dem traurigen Schiffbruche zu retten. Die Staatsregierung meint zwar in diesem Vorschlage das Bestreben zu erblicken, das ganze Capital zu erlangen, und giebt sehr deutlich zu verstehen, daß die Actieninhaber sich ja nicht etwa dergl. überspannte Hoffnungen auf Erstattung des vollen Capitalwerthes machen sollten, scheint aber dabei außer Anschlag zu lassen, daß der Inhaber eines solchen 2prozentigen Staatsschuldsscheins à 100 Thlr., sobald er ihn an der Börse verkaufen muß, was sehr Vielen begegnen dürfte, schwerlich mehr als einige 40 Thlr. dafür bekommen wird, also wenigstens die eine Hälfte einbüßt, während der Staat durch den ihm verstatteten Rückkauf solcher Papiere an der Börse diese Hälfte im Gegentheile gewinnt.

Hat man endlich bei der letzten Generalversammlung noch den Zusagantrag beschlossen, für diese Zweiprozenter denselben Tilgungsmodus annehmen zu wollen, der für die Actien der sächsisch-bayerischen Bahn angenommen sei, wie wenigstens eine Zeitungsnachricht berichtete; so ist mit diesem Beschlusse gar Nichts besagt und gewonnen, eben weil nach Punctation II. des Decrets vom 1. April 1847, die Auflösung der sächs.-bayerischen Bahn-Gesellschaft betr., dieser Modus erst im Jahre 1855 angeordnet werden soll, zur Zeit also noch gar nicht festgesetzt ist, und mithin auch die Inhaber jener Zweiprozenter nicht die mindeste Wahrscheinlichkeitsberechnung sich machen können, wie viele Menschenalter hindurch sie sich mit diesen Papieren zu schleppen haben werden.

Es nimmt wirklich Wunder, daß man bei allen bisherigen Verhandlungen in dieser Angelegenheit auf die eigentliche Rechtsfrage noch so gar wenig Rücksicht genommen und sie noch so gut, wie gar nicht, in Erörterung gezogen hat. Freilich, wenn die Ansicht Vieler, wie schon oben angedeutet, dahin geht, daß den Actionären gar kein Recht zur Seite stehe, ja, daß sie nicht einmal eine Rücksichtnahme aus Billigkeit beanspruchen können; dann wird man es weniger befremdend finden, daß die Rechtsfrage in dieser Angelegenheit noch so wenig zur Sprache gekommen ist.

Gehen wir darum auf diese Frage jetzt etwas näher ein!

Sie ist jedenfalls eine Frage zunächst nach dem Rechtsboden, auf den wir uns bei Beurtheilung der in Rede stehenden Angelegenheit zu stellen haben. Ueber den „Rechtsboden“ wird zwar in gegenwärtiger Zeit,



wo man ihn gern in allen Dingen zu unterwühlen sucht, oft und viel gespöttelt; wir glauben aber dennoch, daß er allüberall der rechte Boden ist und bleibt, wo man überhaupt noch einen Boden unter den Füßen behalten und nicht ins Blaue hinein reden und entscheiden will. Wir freuen uns, dabei auch in ganz guter Gesellschaft zu sein, und zwar hier, wie zu erwarten, in der der sächsischen Staatsregierung. Indem dieselbe in ihren „Grundzügen zu einer Uebereinkunft wegen Erwerbung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn für Staatsrechnung“ als §. 1. Folgendes aufstellt: „Das Unternehmen der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn nebst allen von der Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft in Folge des Concessions-Decrets vom 1. Jul. 1845 und der Statuten vom 7. April 1845 erworbenen Rechten und übernommenen Verpflichtungen geht vom . . . . . ab auf den Staatsfiscus über“ — erkennt sie ausdrücklich Rechte sowohl als Verpflichtungen dieser Gesellschaft an, und bezeichnet die Statuten vom 7. April 1845, sowie das Concessions-Decret vom 1. Jul. desselben Jahres als diejenigen rechtlichen Urkunden, auf welche sich jene Rechte und Verpflichtungen stützen. Diese beiden Urkunden bilden also den Rechtsboden, auf welchem die ganze Angelegenheit steht, und von welchem aus sie zunächst beurtheilt sein will.

Es kann nun nicht unsere Absicht sein, aus genannten Urkunden ein vollständiges System aller Rechte der Actionäre der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn in bester rechtsgelehrter Form zu entwickeln und aufzustellen. Hier genügt es, nur diejenigen Punkte anzudeuten und hervorzuheben, auf welche im vorliegenden Falle ein besonderes Gewicht zu legen sein möchte, wie man dieß unsers Bedünkens zur Zeit noch nicht gethan hat.

Dahin gehört zuvörderst das z w i e f a c h e Rechtsverhältniß, in welchem die einzelnen Actionäre zur Gesammtheit der Gesellschaft stehen. Einmal nämlich ist der Actionär Mitglied der Gesellschaft und als solcher nach Verhältniß seines eingeschossenen Capitals Theilhaber am Unternehmen, am Eigenthum, Gewinn und Verlust der Gesellschaft, sodann aber auch zugleich Darleiher eines Capitals und also Gläubiger der Gesellschaft. Das letztere Verhältniß ergiebt sich am deutlichsten aus der Verzinsung des Actien Capitals während der Bauzeit, wo das Unternehmen nothwendig noch gar keine oder höchstens eine unzureichende Dividende geben kann. Diese Verzinsung ist eigentlich als ein wahrer Widerspruch im Beisatz zu bezeichnen, indem sie dem Anlagecapitale entnommen werden muß und dieses zum Nachtheil der Actionäre eben so sehr steigert, als sie die später zu hoffende Dividende schmälert. Hat man sich dieses Widerspruches ungeachtet dennoch sehr bald bewogen gefunden, bei den Eisenbahnunternehmungen überhaupt eine Verzinsung der Einschüsse während der Bauzeit statt finden zu lassen; so geschah dieß aus dem sehr triftigen Grunde, weil die wenigsten Actionäre im Stande und geneigt waren, ihr Capital so lange unverzinslich hinzugeben, und es mithin den Actienunternehmungen sehr bald an den so nothwendigen Mitteln gefehlt haben würde. Im Interesse der Unternehmungen selbst sowohl als im Interesse aller der Actionäre, welche ihre Actien nicht auf die Dauer



halten konnten, und daher bei frühzeitiger Veräußerung derselben mehr oder weniger bedeutend an Rente eingebüßt haben würden, nahm man also jenes divergente Verhältniß an, und es versteht sich von selbst, daß demselben auch genügend Rechnung getragen werden muß, so lange nicht förmlicher Bankerott die Rechnung in die Brüche bringt.

So enthalten denn auch die Statuten der Chemnitz = Riesaer Eisenbahn-Gesellschaft unter §. 17. das Versprechen: „Die Einschüsse auf die Actien werden auf die Dauer der Bauzeit (§. 7. der Concessionsbedingungen) von den jedesmaligen Schlußterminen der Einzahlungen ab mit vier vom Hundert auf das Jahr verzinst.“ In dem angezogenen §. 7. der Concessionsbedingungen ist nun zwar die Dauer dieser Bauzeit auf die vier Jahre bestimmt, binnen welcher die Gesellschaft die ganze Bahn zu vollenden verpflichtet sein sollte; allein, abgesehen davon, daß nicht die Gesellschaft, und noch weniger der einzelne creditirende Actionär an der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung schuld ist, fährt §. 18. der Statuten ausdrücklich so fort: „Die Verzinsung endigt sich mit dem Schlusse des nach begonnener Benutzung der ganzen Bahn nächst eintretenden Monats März oder September.“ Wie also in §. 17. der Anfangspunkt, so ist in §. 18. der Schlupunkt der Verzinsung auf das deutlichste bezeichnet, und leidet es nicht den mindesten Zweifel, daß unter „der Bauzeit“ nicht etwa die ursprünglich dafür anberaumte Periode von vier Jahren, sondern die ganze Zeit zu verstehen ist, welche nicht bloß zwischen dem Anfange und der völligen Beendigung des Baues inne liegt, sondern auch noch bis zum Schlusse des nach begonnener Benutzung der ganzen Bahn nächst eintretenden Monats März oder September sich erstreckt. Zugleich ergiebt sich aus der bezeichneten Begränzung der Verzinsungszeit, daß die Verzinsung keineswegs etwa bei eintretender Sistirung des Baues gleichfalls zu sistiren sei, sondern ungestört fortzugehen habe. Nicht minder ertheilt §. 20. der Statuten so deutliche Anweisung zu Beschaffung des erforderlichen Zinsenbedarfs, daß auch diese Frage, mit alleiniger Ausnahme des entschiedenen Bankerottfalles, der Verzinsung einen Eintrag nicht thun kann. Die Actionäre, als Gläubiger der Gesellschaft, sind mithin vollkommen rechtlich befugt, von der Gesellschaft, oder, sobald der Staat mit deren Eigenthum auch deren Verpflichtungen übernimmt, vom Letztern zu verlangen, daß ihnen ihre Einschuss-Capitalien solange mit 4 pCt. ununterbrochen fortverzinst werden, als die Bahn noch unvollendet und nicht ihrer ganzen Länge nach dem Betriebe geöffnet ist. Ob dieß noch 3, oder 10, oder mehr Jahre dauert, bleibt sich ganz gleich.

So lange nun aber die Verzinsung eines Capitals noch zu Recht besteht; so lange ist unbestreitbar auch das Capital selbst als zu Recht bestehend zu betrachten. Denn wäre das Capital als erloschen und nicht mehr existirend zu betrachten; so müßte nothwendig auch der Zins wegfällen. Daraus folgt, daß die Actionäre nicht mit bloßen Renten-Garantiescheinen abzuspeisen sind, sondern auch, und zwar zunächst auf die Zeit bis nach vollständiger Eröffnung der Bahn, mit Capital- und



Zins-Garantiescheinen versehen sein wollen. Da nun die bisherigen Actien die Stelle sowohl jener Renten-, als dieser Capital- und Zins-Garantiescheine vollkommen vertreten; so ist das Einfachste, die Actionäre behalten ihre Actien, und produciren sie höchstens zu einer Abstempelung. Bei Ausgabe der Actien am 15. August 1847 sind zwar dem Titel nach „Dividendenscheine“ (nicht Zins-scheine) mit ausgegeben worden; allein daß dieser Titel nur angenommen ist, um der Vorschrift in §. 26. (verglichen mit 25.) der Statuten wortgetreu nachzukommen, und nicht bloß Dividenden-, sondern zugleich auch Zins-scheine darunter zu verstehen sind, geht daraus unwidersprechlich hervor, daß ihnen am untern Rande das Versprechen aufgedruckt ist: „Dieser Schein (nämlich der 1. auf die 7½ Monate vom 16. August 1847 bis 31. März 1848) wird mit mindestens Zwei Thaler fünfzehn Neugroschen eingelöst“ — „dieser Schein (nämlich der 2. und 3. auf die halben Jahre vom 1. April — 30. September 1848 und 1. October 1848 — 31. März 1849) wird mit mindestens Zwei Thaler eingelöst“ Hiermit ist unverkennbar Verzinsung des Capitaless zu 4 % auf die gedachten Zeiträume ausdrücklich garantirt; die Scheine sind bereits theilweise als Baarzahlung in die Hände von Nicht-Actionären übergegangen, und es leidet keinen Zweifel, daß, da die Dividende laut §. 27. der Statuten an die „Inhaber“ der Coupons ausgezahlt werden, jeder solche Inhaber, gleichviel ob Actionär oder Nicht-Actionär, vollkommen rechtlich befugt ist, diese Einlösung zu verlangen, und auch nöthigenfalls gerichtlich geltend zu machen.

Erst mit dem nächsten resp. 1. April oder 1. October nach begonnener Benutzung der ganzen Bahn hört nach §. 21. der Statuten die eigentliche Verzinsung auf, und tritt Dividendenvertheilung von dem Reinertrag des Unternehmens ein. Erst von dieser Zeit ab erlischt also auch das Rechtsverhältniß der Actionäre als Gläubiger der Gesellschaft, und stehen sie einzig und allein in ihrem eigentlichen und ursprünglichen Rechtsverhältnisse als Actionäre, d. i. als Theilhaber am Eigenthum, Gewinn und Verlust der Gesellschaft, noch da. Allein wenn sie sich schon von diesem Zeitpunkte ab jede vorkommende höhere oder niedere Dividenden-Rate, möglicherweise auch einmal oder öfter gänzlichen Ausfall einer solchen, willig gefallen lassen müssen; so ist ihnen dennoch bei Begründung der Gesellschaft mindestens ungeschmälerte Erhaltung ihres Einschuß-Capitaless ausdrücklich in Aussicht gestellt. Nach §. 21. der Concessionsbedingungen nämlich hat sich die sächsische Regierung das Recht vorbehalten, das Eigenthum der Eisenbahn von Ch. nach R. nebst Zubehör mittelst Kaufs für den Staat zu erwerben. Die Ausübung dieses Ankaufsrechts soll folgenden Bestimmungen unterliegen:

- a) soll es nicht vor Ablauf des 25. Betriebsjahres nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie vom Staate geltend gemacht werden können, und
- b) soll die den Actionären zu gewährende Entschädigung von der Durchschnittsdividende der letzten 10 Betriebsjahre (abzüglich des höchsten und niedrigsten Jahresertrages) dergestalt abhängig seyn, daß, wenn die Durchschnitts-



dividende 4<sup>o</sup>/<sub>o</sub> oder weniger betragen hat, die Actionäre den Nennwerth der Actien voll vergütet erhalten, und wenn dieselbe über 4<sup>o</sup>/<sub>o</sub> sich stellt, die Actionäre für diesen Mehrbetrag überdieß noch entweder durch Fortgewährung einer entsprechenden Rente, oder durch Capitalisirung derselben zum 25fachen Betrage besonders zu entschädigen sind. Aus diesen Stipulationen geht unverkennbar hervor:

1) daß die sächsische Regierung gleich von vorn herein, und noch ehe sie als Actionär definitiv beiträt, ihr Absehen darauf richtete, die Bahn mit der Zeit für den Staat zu erwerben, mithin deren Erbauung nicht als ein Privat-Unternehmen, sondern als eine Staats-Angelegenheit betrachtete;

2) daß sie bei dieser Erwerbung das Interesse der Gesellschaft durchaus nicht verletzen, vielmehr das Verdienst derselben um Begründung eines für den Staat so wichtigen Bauwerkes auf die Weise honoriren wollte, daß die Gesellschaft zunächst volle 25 Jahre im ungestörten Besiz und Genuß ihres Eigenthums belassen, bei nachmaliger Abtretung desselben aber jedes einzelne Mitglied der Gesellschaft für seine bezogene Rente entsprechend entschädigt werden sollte; ja daß

3) selbst dann, wenn nach der stipulirten Berechnungsweise diese Entschädigung unter dem Werthe des ursprünglich eingeschossenen Actien-Capitales ausfallen würde, die Actionäre dennoch diesen eingezahlten Nennwerth der Actien unverkürzt vergütet erhalten sollten.

Hiermit hat der sächsische Staat für den eintretenden Fall, daß er einmal die Bahn übernehmen würde, allen Actionären derselben mindestens Erstattung ihres Capitales ausdrücklich zugesagt. Da nun dieser Fall mit der größten Wahrscheinlichkeit, ja nach wirklich erfolgter Betheiligung des Staats als Mitactionär, die eben ausdrücklich in der Absicht geschah, um die Erwerbung der Bahn für den Staat zu erleichtern (vergl. Mittheilungen über die Verhandl. des Landtags im Königreich Sachsen 1846. 2. Kammer 3. Band S. 2473.), mit aller Gewißheit vorauszu sehen war; so hat diese Stipulation den Actionären als eine Garantie ihres eingesteuerten Capitales gegolten, und dadurch gar Viele, vorzüglich Solche, die kein Capital wegzuworfen haben, vermocht, ihre gesammelten Ersparnisse hierbei mit anzulegen, in dem guten Glauben und Vertrauen, wenn auch eine unsichere Rente erzielt, im schlimmsten Falle doch wenigstens das Capital sichergestellt zu wissen.

Man wird hiergegen einhalten, daß die beregte Zusage eben nur für diejenige Uebergabe der Bahn gelten könne und solle, welche erst 25 Jahre nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie eintreten würde, nicht aber für irgend eine vor Ablauf dieses Zeitraums erfolgende, indem §. 21. sub a. der Concessionsbedingungen ausdrücklich noch die Clausel enthalte: „insofern nicht die Bahn schon früher“ (nämlich vor Ablauf des 25. Betriebsjahres) „im Wege freier Vereinigung in den alleinigen Besiz des Staates übergegangen sein sollte.“ Bei jeder frühern Uebergabe sei also der Staat nicht im mindesten an



diese Bedingungen gebunden, sondern stehe es ihm völlig frei, andere dergleichen beliebig aufzustellen.

Darauf ist zu entgegnen: Die Worte „im Wege freier Vereinigung“ verlangen Freiheit nicht bloß auf Seiten des Staates, sondern auch auf Seiten der Gesellschaft. Der Staat kann allerdings seine Bedingungen beliebig aufstellen, die Gesellschaft kann aber auch die ihrigen aufstellen, und beiden Theilen muß vollkommene Freiheit gelassen sein, die jenseitigen Bedingungen anzunehmen oder zu verwerfen; sonst ist von einer „freien Vereinigung“ und mithin auch von einer gültigen Anwendung dieser Clausel in Wahrheit nicht mehr die Rede. Eine durch die Noth herbeigeführte Vereinigung ist eine erzwungene, nicht aber eine freie Vereinigung. — Sohin konnte diese Clausel die Actionäre nicht beirren; denn im Falle einer wirklich freien Vereinigung brauchten sie ja keine schlechtern Bedingungen anzunehmen, als ihnen bereits in Aussicht gestellt waren; im Falle einer durch die Noth erzwungenen Vereinigung aber, die übrigens damals noch gar nicht zu fürchten zu sein schien, blieb ihnen das tröstliche Vertrauen zu der ehrenhaften sächs. Regierung, dieselbe werde nicht auf unehrenhafte Weise sich die Noth ihrer Mitactionäre zu Nutzen machen, und durch ein reservirtes Hinterpförtchen einer früher ertheilten Zusage zu entschlüpfen suchen.

Weiter dürfte man einhalten, die Gesellschaft habe ihrer — nach §. 7. der Concessionsbedingungen — der Regierung gegenüber obliegenden Verpflichtung, die Bahn binnen vier Jahren vollständig auszuführen, nicht entsprochen, und diese Nichterfüllung ihrer Verpflichtung enthebe gegenseitig auch die Staatsregierung der Einhaltung ihres gegebenen Wortes, um so mehr, als sie nun genöthigt sei, den Bau auf alleinige Rechnung des Staates fort- und auszuführen.

Darauf ist zu erwidern: Hat die Gesellschaft irgend Etwas verschuldet; so hat dieß der Staat doppelt verschuldet. Einmal nämlich schon hat er es mit verschuldet in seiner Stellung als Mitactionär und Haupttheilhaber am Unternehmen, der als solcher — nach §. 20. sub b. der Concessionsbedingungen — ein von der Gesellschaft unabhängig ernanntes besonderes Directorialmitglied zu seinem Vertreter hat. Sodann aber und zwar ganz selbstständig hat er es verschuldet in Ausübung seines staatlichen Oberaufsichtsrechtes, indem nicht bloß — nach §. 7. und 8. — Plan und Ausführung des Baues bis ins kleinste Detail der speciellen Genehmigung der Staatsregierung unterlegen hat, sondern auch — nach §. 20. sub c. — ein besonderer Regierungscommissar als permanenter Inspector und Controleur bestellt ist, der „nächst seiner statutenmäßigen Stellung, dem Gesellschaftsausschusse und der Generalversammlung gegenüber, insbesondere auch das Recht hat, von den Verhandlungen des Directoriums fortwährende Kenntniß zu nehmen, und die Ausführung solcher Beschlüsse, gegen die ihm im Interesse der Staatsregierung oder des Unternehmens überhaupt erhebliche Bedenken beigehen, bis auf Einholung höherer Entschliesung durch seinen Einspruch zu verhindern.“ Nun wahrlich, wer so sorgfältig bevormundet und überwacht wird, der kann in der



That nicht als zurechnungsfähig betrachtet werden. Am allerunschuldigsten aber an Allem, was geschehen oder nicht geschehen, ist jedenfalls der einzelne Actionär, der zu dem ganzen Unternehmen nichts weiter, als nur — sein Geld beitragen konnte und beigetragen hat, dadurch aber auch seiner Verpflichtung vollständig nachgekommen und nunmehr zu der Erhaltung berechtigt ist, er werde in der von der Staatsregierung selbst ängeregten Meinung, in welcher er sein Geld vertrauensvoll darbrachte, in der Meinung nämlich, dasselbe unverloren zu wissen, nicht schmerzlich getäuscht sich sehen.

Wie kann und soll nun aber der kritische Knoten noch am rechtlichsten und besten gelöst werden?

Nach unserer unvorgreiflichen Meinung am einfachsten und angemessensten dadurch, daß die in §. 21. der Concessionsbedingungen nur provisorisch und eventuell aufgestellten Ankaufsbedingungen zu definitiven erhoben werden, der Staat also, vollkommen auf Grund der Concessionsbedingungen und der Statuten und mithin auf anerkanntem gutem Rechtsboden stehend, als Hauptactionär an die Stelle der Gesellschaft tritt, und seinen Mitactionären genau das, was sie auf Grund dieser Rechtsurkunden beanspruchen können, nicht mehr, aber auch nicht weniger, gewährt. Das würde aber sein:

- a) Verzinsung des Einschusscapitales mit 4 % bis nach vollständiger Eröffnung der Bahn; von da ab
- b) Dividendengenuß 25 Jahre lang, sofern nämlich und so hoch oder niedrig der Reinertrag eine Dividende abwirft; endlich
- c) nach Ablauf dieser 25 Jahre volle Vergütung des Actien-Nennwerths, und im Falle die Durchschnittsdividende über 4 % sich stellt, noch besondere Entschädigung zum 25fachen Betrag des Dividenden-Plus.

Dieser Vorschlag empfiehlt sich gewiß eben schon dadurch, daß er den Rechtspunkt gehörig berücksichtigt, d. h. an die Bestimmungen der Rechtsurkunden, auf welche hin die Gesellschaft zusammengetreten ist und der Staat sich mit ihr vereinigt hat, genau sich anschließt, und auf Grund derselben fortzubauen und dem Ziele zuzusteuern sucht. Je genauer jedem Theile sein Recht widerfährt und gelassen wird; desto williger unterwirft er sich den Bestimmungen und Folgerungen desselben, wie Manches auch bei deren consequenter Aus- und Durchführung mit vorkommen mag, was allerdings nicht in den ursprünglichen Ansichten und Erwartungen gelegen hat. So verhehlen wir uns keinesweges, daß unser Vorschlag gar manchem Actionär eben nicht sehr annehmlich erscheinen mag, weil er nach demselben zwar für jetzt und noch ein Paar Jahre seine Zinsen à 4 % bekommt, dann aber 25 Jahre lang warten soll, bis er seines Capitales mächtig wird, und innerhalb dieser Zeit mit einer sehr problematischen Rente sich zu begnügen, möglicher Weise das alterum tantum des Capitales an Zinsen einzubüßen haben dürft. Inzwischen besteht nun einmal der Zeitraum von 25 Jahren den Concessionsbedingungen gemäß in soweit zu Recht, als innerhalb desselben der Staat



sein Ankaufsrecht nicht geltend machen, mithin gegenseitig auch nicht genöthigt werden kann, vor Ablauf dieses Zeitraums irgend eine Entschädigung an die Actionäre herauszuzahlen. Dazu ist bei diesem Zeitraume von 25 Jahren für die Actionäre doch eher noch eine Aussicht auf eine erklecklichere Rente, und nicht unmöglicher Weise sogar auf eine Extra-Entschädigung, als bei dem Regierungsvorschlage von bloß 10, höchstens 15 Jahren, im schlimmsten Falle doch das Capital gerettet, während die von der Regierung projectirten Renten-Garantiescheine im Grunde Nichts garantiren, als daß der Actionär erst in 10, resp. 15 Jahren mit Gewißheit erfahren wird, ob er Etwas bekomme oder nicht bekomme.

Auf der andern Seite empfiehlt sich unser Vorschlag gewiß auch der Regierung dadurch, daß er ihr 25 Jahre Zeit verstattet, ehe sie die Actienauslösung vorzunehmen braucht. Möglich, daß auch ihr mit diesem längern Zeitraume weniger gedient ist, als mit dem kürzern von 10, höchstens 15 Jahren; möglich, daß sie gern früher schon von der fatalen Alliance gänzlich loskommen, auch die doch nicht gänzlich undenkbare Extra-Entschädigung an die Actionäre dem Staate ersparen möchte. Nun, wenn sie dieß wünscht, darf sie ja nur den Actionären ihr Capital unverkürzt herauszahlen. Wie die Sachen gegenwärtig stehen, wird wohl kein Actionär Etwas dagegen einzuwenden haben. Gezwungen dürfte jedoch keiner derselben zur Annahme werden; denn die Statuten geben ihm nun einmal ein 25jähriges Anrecht auf Dividendengenuß, und man kann nicht wissen, wie sich aller dormaligen trüben Abspecten ungeachtet dennoch die Sachen am Ende noch gestalten dürften.

Wie unser Vorschlag den Forderungen des Rechts entspricht; so ist er nicht minder den Ansprüchen der Billigkeit gemäß. Wir wollen hier nicht alte Vorwürfe wiederholen, die der sächsischen Staatsregierung selbst die meiste Schuld an dem traurigen Geschick dieser Bahn aufbürden; wir wollen sie nicht darum nicht wiederholen, weil sie un begründet, sondern weil sie nur zu begründet und bekannt, oft und längst schon ausgesprochen sind, namentlich auch von dem dormaligen Vorstande des sächsischen Finanzministeriums als damaligem Berichterstatter in dieser Angelegenheit in der 2. Kammer der sächsischen Ständeversammlung vom Jahre 1845 bis 1846. (Vergleiche Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtages im Königreiche Sachsen 1846. 2. Kammer 3. Bd. Seite 2471.) Wir fragen hier nur: sind die 3 Millionen, welche die Actionäre auf ihre Actien beigesteuert haben, nutzlos vergeudet, in die Winde zerstreuet oder ins Wasser geworfen worden? Sind sie nicht vollständig und gewissenhaft zu dem Bauwerk verwendet worden, welches der Staat jetzt zu seinem Eigenthum erwerben und von dem er allein allen künftigen Nutzen beziehen soll und will und wird? Würde er die Bahn etwa um diese 3 Millionen billiger gebaut haben, wenn er sie auf seine alleinige Rechnung gebaut hätte? Es ist ja eine weltbekannte Sache daß Niemand theurer baut, als der Staat, und ein wohlverdienter Nachruhm, den das Directorium der Chemnitz-Riesaer Bahn hinterläßt, daß,



es mit ausgezeichnete Umsicht und Sparsamkeit gebaut hat. Da nun der Staat die Bahn ohnehin bauen mußte, eben weil er sie dem Lande versprochen hat; da sie ihm noch viel höher zu stehen kommen würde, wenn er jetzt erst oder noch später zu bauen anfinge; da ihm also das Geld der Actionäre so wesentliche Dienste geleistet, dem Lande die Vortheile der Bahn früher, als außerdem der Fall sein würde, zugewendet hat; so sieht man in der That nicht ein, wie dieses Geld jetzt so werthlos geworden sein soll, oder wie Privaten dazu kommen, aus ihrem Beutel 3 Millionen zu übertragen, die in eine Angelegenheit von allgemeinem Landesinteresse verwendet worden sind. Das Geld, welches die Actionäre der Ch.-R. Bahn dem Staate dargebracht haben, ist um keinen Deut schlechter gewesen, als dasjenige, welches die ehemaligen Actionäre der sächsisch-bayerischen Bahn zahlten, und dennoch ist Letztern ihr Capital sowohl, als ein sicherer Zins geworden, ungeachtet auf der Hand lag und noch liegt, daß der Staat bei der, noch lange nicht fertigen, bayerischen Bahn ungleich größere Opfer zu bringen hat, als bei der im Grunde doch ziemlich fertigen Ch.-Ries-Bahn. Man wird freilich sagen, jenen Actionären war mehr versprochen, als diesen. Das ist allerdings gegründet, aber eben weil Jene von allem Anfang an besondere Vergünstigungen, Diese gar keine erhielten, ist es um so mehr der Billigkeit gemäß, daß Letztere, welche dem Staate nicht schlechter, nur noch anspruchloser, als Erstere, gedient haben, am Ende wenigstens die Berücksichtigung finden, daß sie zum Lohn für ihre geleisteten Dienste nicht schlechter, als Jene, abgefertigt und daher nicht mit bereits eventuell für werthlos erklärten Papieren nach Hause geschickt werden. Diese schonende Berücksichtigung verdienen sie auch aus dem Grunde, weil ihre Reihen sich vorzugsweise aus der Zahl der sogenannten kleinen Capitalisten des Inlandes recrutirt haben. Größere Capitalisten, welche sich anfänglich aus Gründen der Speculation bei dem Unternehmen betheiligten, besaßen den Scharfblick und die Klugheit, durch rechtzeitigen Verkauf ihrer Actien den Kopf wieder aus der Schlinge zu ziehen, während die kleinern Capitalisten, in solchen Dingen weniger routinirt, das rechte Tempo verpaßten, auch im Vertrauen darauf, daß der Staat ein Unternehmen, dem er als Theilhaber beigetreten sei, nicht im Stich lassen, sondern gewiß zum Ziele führen werde, standhaft aushielten. So sind die Actien meist in die Hände Wenigvermögender gekommen und darin verblieben, sofern nicht der Drang der Umstände die Letzteren zur Veräußerung zwang. Mancher schon ist durch diese unglückseligen Actien in die für seine Umstände empfindlichsten Verluste gestürzt worden, und wenn davon vielleicht weniger ruchtbar geworden zu sein scheint, so kommt dieß nur daher, daß die Calamitosen zu der gewiß sehr ehrenwerthen Klasse der sogenannten Stillen im Lande gehören, die, wie sie durch angestregten Fleiß und umsichtige Sparsamkeit das Ihrige redlich und geräuschlos erwerben, so auch in der Stille, obschon vielleicht unter tiefen Herzensseufzern und heißen Kummerthränen, ihre Verluste tragen.

Ungleich Mehrere noch sehen mit wehmüthigstem Bangen ähnlichen und größern Verlusten entgegen, wenn der Staat sie nicht besser, als



mit seinen proponirten Rentengarantiescheinen, bedenken will. Nun wissen wir wohl, was der Staat hier spricht und schon gesprochen hat, nämlich daß die Gesellschaft bei Ertheilung der Concession auf alle Beihülfe des Staats ausdrücklich Verzicht geleistet habe. Allein darauf ist theils schon erwidert worden, daß die Gesellschaft jene Concession nur unter der Bedingung solcher Verzichtleistung zu erlangen vermochte, theils ist noch zu erwidern, daß, wenn der Staat das Unternehmen ganz seinem Schicksale überlassen und keinerlei Verantwortlichkeit dabei übernehmen wollte, er sich aller Theilnahme an demselben und aller Einwirkung auf dasselbe, soweit nämlich letztere nicht in seinem Oberhoheitsrechte begründet war, consequenter Weise hätte enthalten sollen. Da er dieß nicht gethan hat, vielmehr ganz aus freiem Entschluß dem Unternehmen als Hauptactionär, und zwar aus den 2 Gründen beigetreten ist, um

- a) „durch diese Betheiligung einen geregelteren, gesicherteren und geordneteren Einfluß des Staats auf die Verwaltung zu erreichen, als dieß lediglich durch die Concessionsbedingungen zu erreichen sein werde;“
- b) „den zwar aus finanziellen Gründen augenblicklich nicht erreichbaren, aber doch erwünschten und im Auge zu behaltenden Zweck, die Bahn mit der Zeit ganz in die Hände des Staats übergehen zu sehen, durch sofortige Betheiligung vorzubereiten, und seine spätere vollständige Erfüllung zu erleichtern;“

(vergl. Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtags 1846.

II, 3. S. 2473.)

dadurch aber auf die Entschließung seiner Mitactionäre rücksichtlich ihrer Betheiligung und ihres treuen Ausharrens bei derselben auf das entschiedenste eingewirkt hat; so wäre es in der That eben so wenig ehrenhaft als weise gehandelt, wenn der Staat das Gewicht seiner Macht und seines Ansehens der Gesellschaft bloß deshalb angehängt hätte, um die Hand desto besser im Spiele zu haben, und bei vorkommender guter Gelegenheit die Bahn auf möglichst wenig beschwerte Weise sich zuzueignen. Wir sind weit entfernt, der sächsischen Staatsregierung solche unehrenhafte und unheilvolle Ansichten und Absichten zuzutrauen; verschweigen können wir aber nicht dabei, daß es schwer halten dürfte, das Publikum im Allgemeinen und die gedrückten Actionäre insonderheit von solchem Argwohn entfernt zu halten. Wir können es nicht ausreichend finden, wenn die Regierung solchem bösen Schein bloß mit dem Panzer ihres guten Gewissens entgegenzutreten und nicht lieber durch eine unwiderlegliche That ihn gänzlich zu beseitigen suchen sollte; denn die nachtheiligen Folgen sind und bleiben dieselben, mag der böse Schein Wahrheit sein oder nicht.

Dieß führt uns schließlich noch darauf, auch vom Standpunkte der Politik aus unsern Gegenstand noch etwas näher ins Auge zu fassen und zu beleuchten. Auch hier nicht etwa eine wohlgerundete und erschöpfende staatswissenschaftliche Vorlesung, sondern nur ganz kurze und einfache Andeutungen!



Wenn *justitia regnorum fundamentum* und es demnach zu allen Zeiten staatsklug gehandelt ist, Gerechtigkeit und Billigkeit vorwalten zu lassen; so möchte es in Zeiten, wie gerade die gegenwärtigen sind, wo man so gern und so sehr an den *fundamentis regnorum* rüttelt, am allerwenigsten gerathen sein, wenn der Staat selbst daran mit rütteln hilft, insofern er den Ansprüchen des Rechts und der Billigkeit nicht die möglichste Rechnung trägt. Es möchte nicht gerathen sein, die ohnehin schon grassirende Unzufriedenheit mit staatlichen Zuständen und Maßregeln noch zu vermehren, namentlich sie auf eine Klasse von Staatsbürgern überzutragen, die nichts weniger als zu verachten ist, darum auch, weil in ihr immer noch die meiste Anhänglichkeit an Regierung und Obrigkeit sich findet. Es möchte nicht wohlgethan sein, dem hereinbrechenden Pauperismus dadurch noch in die Hände zu arbeiten, daß man eine so ansehnliche Zahl der bessern Staatsbürger nicht vor Verlusten zu bewahren sucht, die sie in jeder Beziehung aufs schmerzlichste verletzen, ihren Sinn für Thätigkeit und Sparsamkeit mehr lähmen, als beleben, ja sie wohl gar zu Proletariern machen. Es möchte aber auch im Allgemeinen von sehr ungünstigem Eindrucke und Einflusse sein, wenn der Staat es nicht unter seiner Würde fände, einen sehr zweideutigen Gewinn unter solchen Bedingungen und Umständen zu ziehen. Der Staat muß als Ehrenmann, als der erste Ehrenmann im Lande, als der strengste Moralist handeln; sonst ist sein Ansehen erschüttert, sein Wirken gelähmt, sein Beispiel verführerisch, sein Credit — dahin! Er lasse sich nicht zuflüstern oder vorreden: „was er seinen Mitactionären entziehe, sei ja aus Taschen geflossen, die es gehabt hätten und entbehren konnten und auch ferner entbehren könnten; er aber gewinne es nicht für sich, sondern für die armen Steuerpflichtigen, die doch nicht dazu da seien, um Actionären ihre Verluste zu ersetzen, zu deren Tragung diese statutarisch von vorn herein sich anheischig gemacht hätten, noch weniger dazu da seien, um gewinnsüchtigen Speculanten ihre zu dem Ende bereits offen gehaltenen leeren Geldsäcke zu füllen u. dergl. m.“

Verfasser ist weder ein Reicher, der Etwas wegzuerwerfen hat, noch ein Speculant, der mit dem offen gehaltenen Geldsack auf der Lauer steht; hat auch schon oben bemerkt, daß unter den Actionären der Ch.-R. Bahn dergl. Leute jetzt nicht mehr, wenigstens nur in höchst geringer Zahl zu suchen sind; glaubt übrigens, daß noch kein Einziger von ihnen schon den Geldsack aufhält, da die Abspecten der Ch.-R. Bahn eben noch nicht darnach gewesen sind; will aber nicht in Abrede stellen, daß es allerdings Leute geben mag, die gern einen leeren Geldsack zur Füllung hinhielten, wenn dieß so geschwind sich thun ließe. Dennoch muß er offen bekennen, daß er aus solchen Tiraden keine bessere Moral herausfinden kann, als die des heil. Crispins war, der bekanntlich den Reichen das Leder stahl, um den Armen Schuhe davon zu machen. Der sächsische Staat wird weislich handeln, wenn er den Jesuiten nicht bloß an der Thüre — durch §. 56. seiner Verfassungsurkunde — den Eingang verwehren, sondern sie auch, ihre Moral wenigstens, nicht zu irgend einem Fenster herein



läßt. Selbst wenn Actionäre der Ch.-R.-Bahn wirklich mit verlangendem Beutel da ständen, wäre es ihnen eben nicht zu verdenken; denn sie haben ihn schon seit Jahren zum Geben für die Bahn gezogen, aber, mit Ausnahme der unbedeutenden Stückzinsen, noch Nichts dafür bekommen. Sehe man doch nicht so scheel, wenn selbst Reiche es sind, die den Beutel neu zu füllen trachten; sie sind es ja auch, die ihn am meisten zum Geben ziehen müssen, namentlich dann ziehen müssen, wenn Noth im Lande ist, und der Staat Geld braucht. Will man aber auf ihren Beutel nach Maßgabe der jetzt allerdings sehr in Aufnahme kommenden Maxime, „wegzunehmen, wo es ist, und hinzuthun, wo es fehlt,“ speculiren; so werden sie zum Negotiiren eben so sehr die Lust, als die Mittel, verlieren, und ihre Hülfquellen um so schwieriger öffnen. Mögen die zärtlichen Freunde der „armen Steuerpflichtigen“ solches wohl bedenken, und daraus den guten Schluß ziehen, daß Profitchen solcher Art, zu Gunsten der Steuerpflichtigen gemacht, von diesen zuletzt noch sehr theuer bezahlt werden müssen. Wer es also mit seiner Liebe und Fürsorge gegen die Steuerpflichtigen wahrhaft redlich und aufrichtig meint, nicht bloß kokettirt und um augenblickliche Volksgunst buhlt, wird bei umsichtiger Erwägung im Interesse der Steuerpflichtigen selbst es rathsam finden, den Actionären der Ch.-Riesa-Bahn Nichts abzuwickeln, weil das Gegentheil einen Eindruck auf den Credit des Landes machen dürfte, den die Steuerpflichtigen empfindlich genug auszubaden haben würden. Der sächsische Staat braucht in nächster Zukunft noch vieles Geld. Geld verlangen die Umgestaltungen der Neuzeit; Geld verlangen die noch unvollendeten Eisenbahnen, und während die Linie Chemnitz-Zwickau noch nicht einmal angefangen ist, soll schon auf gegenwärtigem Landtage der Anschlag zur Linie Dresden-Freyberg-Chemnitz zur Vorlage kommen, von der nach früherer Bestimmung erst dann die Rede sein sollte, wenn jene fertig wäre! Nun, Glück auf! Wenn man dieses Alles den Steuerpflichtigen zumuthen kann, muß es doch sehr gut mit ihnen stehen? Ist dies aber nicht der Fall; muß der Staat die Beihülfe der Capitalisten in Anspruch nehmen; so ist allerdings wohl zu beherzigen, daß schon jetzt viele derselben Bedenken tragen, dem sächsischen Staate zu fünf Prozent zu creditiren. Was wird dann geschehen, wenn die Actionäre der Ch.-Riesa-Bahn mit den mehrerwähnten Renten-Garantiescheinen abgespeist werden?! — — —

Wie wenig dagegen unser Ausgleichungsvorschlag eine Belastung der Steuerpflichtigen überhaupt und der „armen“ insonderheit fürchten lasse, ergiebt sich schon daraus, daß die Neuzeit die Steuerlast immer mehr und mehr den Schultern der Vermögendern zuwälzt, ergiebt sich aber am unverkennbarsten daraus, daß nach dem gedachten Vorschlag eine Frist von 25 Jahren zur Vorbereitung auf die Zahlung vergönnt ist. Dabei wolle man ja nicht übersehen, daß zu den Steuerpflichtigen auch die Actionäre selbst gehören, diese also ihren Antheil auf ihre Entschädigungsquote mitzuzahlen, übrigens eine Periode von ebenfalls 25 Jahren vor sich haben, die ihnen zu Uebung in der Geduld und Genügsamkeit gar sehr Gelegenheit geben dürfte. Das Opfer, welches die Actionäre zu bringen haben, ist und



bleibt demnach unter allen Umständen, wenigstens verhältnißmäßig, das größere. Wie man aber früher die Nothwendigkeit eines Opfers von Seiten des Staates in dieser Angelegenheit beurtheilte, darüber erlauben wir uns schließlich eigenste Worte zu wiederholen, welche der damalige \*) Vorstand des sächsischen Finanzministeriums in der 2. Ständekammer 1846 als Referent in der Sache der Ch.-R. Eisenbahn sprach:

„Ich hoffe aber, m. H., daß aus der Betheiligung an dieser Bahn dem Staate kein Opfer in irgend einer Hinsicht erwachsen wird;  
 „..... Wären aber Opfer für die Bahn erforderlich, so würden wir gewiß die nächste Verpflichtung haben, diese Opfer zu bringen.  
 „Da der Staat im Landesinteresse diese Eisenbahnverbindung für erforderlich gehalten hat, so würde ihm die Verpflichtung, Opfer dafür zu bringen, anheim fallen, und **nicht Privatpersonen.**“  
 (Mittheilungen über die Verhandl. d. Landtages 1846. II, 3. S. 2484.)

\*) bald nach Niederschrift des Obigen leider abgegangen.

Schnellpressendruck von Franz Liffas in Raumburg.