

tion sich für eine Erweiterung der Staatsbegünstigung an die sächsisch-bairische Eisenbahn auszusprechen, so muß sie dies eben sowohl thun, wenn sie die augenblickliche Lage dieses Unternehmens und die Folgen eines Scheiterns der Verhandlungen zwischen dem Staate und der Compagnie für dasselbe erwägt.

Die Deputation theilt die in der Regierungsvorlage ausgesprochene Ansicht, daß, wie sehr auch die Anlagelkosten für die sächsisch-bairische Eisenbahn sich gesteigert haben, doch deshalb an der Rentabilität des Unternehmens nicht gezweifelt werden darf. Die Verkehrsverhältnisse auf der Bahn haben bis jetzt die davon gehegten Erwartungen weit übertroffen, es hat sich namentlich ein Güterverkehr herausgestellt, auf den man in dieser Ausdehnung bei weitem nicht hoffen durfte, und wenn der großen Terrainschwierigkeiten ungeachtet die Meile durchschnittlich nicht über 500,000 Thlr. — — Kosten dürfte, während wir noch Bahnen in Deutschland haben, deren Kostenbetrag auf 7 bis 800,000 Thlr. — — pro Meile ansteigt, so ist zu hoffen, es werden die Kosten nicht außer Verhältniß zu dem Ertrag kommen. Von Wichtigkeit ist hierbei allerdings die projectirte Ausdehnung des süddeutschen Eisenbahnsystems, namentlich in der Richtung von Bamberg nach Frankfurt a. M., und die weiteren Verzweigungen, welche für die sächsisch-bairische Bahn in Aussicht stehen.

Wenn demnach die Deputation eine schwierige Lage des Unternehmens allerdings anerkennen muß, so unterscheidet sie hierbei vollständig und ausdrücklich zwischen Gegenwart und Zukunft. In der Gegenwart handelt es sich darum, ein Capital von 5 Millionen Thaler zum Fortbau der Bahn aufzubringen, und daß hierfür die Verhältnisse nicht günstig sind, wird Niemand verkennen, dem die augenblickliche Gestaltung der Geldverhältnisse in Deutschland, ja in ganz Europa, nicht fremd geblieben ist. Die colossalen Eisenbahnunternehmungen in allen civilisirten Staaten und die augenblickliche Ableitung der flüssigen Circulationsmittel in ungewohnte Wege, verbunden mit Besorgnissen vor dem, was noch kommen könnte und auf dem Papiere steht, haben ihre Wirkung auf den Werth des Geldes ernst genug zu äußern begonnen, und wenn auch diese Erscheinung als correctiv für unsolide und ungemessene Unternehmungen nützlich und nothwendig ist, so entgehen leider doch auch die solidesten Unternehmungen dem erschwerenden und nachtheiligen Einflusse dieser Verhältnisse nicht.

Wenn hiernach die Gesellschaftsorgane der sächsisch-bairischen Eisenbahn die Besorgniß ausgedrückt haben, daß ohne kräftige Beihülfe des Staates, sowohl hinsichtlich seines Antheils an der zu beschaffenden Summe, als auch namentlich durch die für das Unternehmen durch weitere Begünstigungen zu erhöhende Sicherheit, die Aufbringung der erforderlichen Summe, wenn nicht unmöglich, so doch nur unter Bedingungen erreichbar sein würde, die eben sowohl dem Unternehmen, als dem dabei so nahe betheiligten Staate höchst nachtheilig sein müßten, so vermag die Deputation dem nicht zu widersprechen.

Bergegenwärtigt man sich aber die Folgen eines Zerfallens der Verhandlungen zwischen den betreffenden Regierungen mit der Gesellschaft, so ist zwar nicht zu verkennen, daß die Compagnie bei der Klarheit und Bestimmtheit der vertragsmäßigen Verpflichtungen dabei sehr wahrscheinlich den Kürzern ziehen müßte, eben so wenig aber, daß die nothwendig dann vorerst eintretende Verwickelung der Verhältnisse, der Umstand, daß die Compagnie zu durchgängiger Anlegung einer mit Dampfkraft zu befahrenden Bahn, die im höhern Interesse doch sehr gewünscht

werden muß, nach Ansicht der Deputation nicht angehalten werden kann, und die dann unvermeidliche Verzögerung in der Ausführung des ganzen Unternehmens, gegenüber den vertragsmäßigen Verpflichtungen, welche die Regierung zu dem Nachbarstaate eingegangen ist, auch dem Staate wohl zu beachtende augenblickliche Nachtheile und Verlegenheiten bereiten müßten.

Mußte deshalb auch aus diesem Gesichtspunkte die Deputation für die beanspruchte erweiterte Unterstützung des Staates und eine gütliche Vereinigung zwischen letzterem und der Compagnie sich bestimmt fühlen, so hatte sie, bevor sie einen definitiven Entschluß hierüber zu Abgabe einer Erklärung an die geehrte Kammer faßte, sich noch mit der nahe liegenden wichtigen Frage zu beschäftigen, ob nicht unter den gegenwärtigen schwierigen Verhältnissen die sächsisch-bairische Eisenbahncompagnie geneigt sein könnte, das Eigenthum der Bahn und den Fortbau derselben an den Staat unter Bedingungen zu überlassen, welche eine solche Uebernahme im Staatsinteresse rathsam erscheinen lassen würden.

Es läßt sich gar nicht verkennen, daß mehr als ein Grund für ein derartiges Abkommen sprechen würde, und wenn im Allgemeinen in Deutschland die Ansichten darüber mehr und mehr sich zu vereinigen scheinen, daß der Staatsbau bei Eisenbahnen vor dem durch Privaten im allgemeinen Staatsinteresse den Vorzug verdiene, wenn unsere Staatsregierung selbst neuerlich zu dieser Ansicht zu kommen scheint, und wenn endlich in der unterzeichneten Deputation mehrere treue Bekenner derselben sich befinden — und der unterzeichnete Berichterstatter zählt sich dazu, hat dies auch in seinem Berichte am vorigen Landtage ausgesprochen —, so darf die geehrte Kammer überzeugt sein, daß die hier aufgestellte Frage der sorgsamsten Beleuchtung von mehr als einer Seite unterworfen worden ist. — Die Deputation bemerkt dies ausdrücklich, weil die Rücksicht auf den Theil des Berichts, welcher für die öffentliche Berathung nicht geeignet ist, ihr einige Zurückhaltung hier auferlegte.

An der Geneigtheit der Actionaire, die Bahn dem Staate zu überlassen, glaubt die Deputation nicht zweifeln zu dürfen. Wohl aber bezweifelt sie, daß, falls der Staat den Actionairen mit darauf bezüglichen Anerbietungen entgegenkommen müßte und würde, eine solche Ueberlassung dann noch unter Bedingungen ausführbar sein möchte, zu welchen der gegenwärtige Stand der Actien Aussicht geben könnte. Die Deputation ist vielmehr der Meinung, daß ein derartiges Anerbieten Seiten des Staates in den Augen der Actionaire den Werth ihres Besitzes sofort wesentlich wieder herstellen und erhöhen würde. Ließe sich eine derartige Erhöhung unschwer voraussehen, falls der Staat die Absicht ausspräche, die Bahn den Actionairen abzukaufen, so würde sie nicht minder eintreten, wenn derselbe die Actien im freien Verkehr ankaufen wollte. Es würde dies nicht unbemerkt geschehen können und diese Papiere sicher schnell nahe dem Paristande bringen.

Muß hiernach die Deputation die Ansicht aussprechen, daß eine Erwerbung der Bahn wesentlich unter den zeitherigen Anlagelkosten, also mit einem Verluste der Actieninhaber von einigem Belang, nicht zu erreichen sein würde, daß es selbst des Staates kaum würdig sein möchte, wenn derselbe die Schwierigkeit der Lage, in welche die Actionaire, und, wie weiter oben dargethan worden ist, nicht ohne moralische Verantwortung des Staates, augenblicklich gebracht worden sind, benutzte, um ihnen, vielleicht unter Verlängerung der Schwierigkeit und Ungewißheit, die Bahn mit Verlust für sie wieder abzunehmen, so entsteht nur