

nicht im Stande seien, die Bahnen eben so gut zu bauen, als der Staat; allein nachdem man sieht, daß das Eisenbahnwesen im Lande sich allerdings immer mehr erweitert, und hierdurch Umstände eintreten, die es wohl wünschenswerth machen, daß die Leitung sämtlicher Bahnen möglichst vereinigt sein möchte, hat mich dies bewogen, mich der entgegengesetzten Meinung zuzuwenden, und ich würde allerdings jetzt wünschen, daß der Staat die Leitung aller Bahnen bekommen möchte. Wie aber freilich die Verhältnisse sich gestaltet haben, ist es kaum möglich, daß für den Augenblick, ja selbst in der nächsten Zukunft dieser Wunsch erfüllt werde. Ich habe also dagegen gar nichts einzuwenden, wenn die geehrte Kammer sich dafür aussprechen sollte, daß der Staat nur zu einem gewissen Theile sich bei dem Baue der Eisenbahnen interessirt. Allein, meine Herren, wenn wir hier den Bericht ansehen, wenn wir lesen, wie zweifelhaft der Erfolg einer der bedeutendsten Bahnen hier geschildert wird, so gestehe ich ganz offen, daß ich die vollste Ueberzeugung erlangt habe, daß wir nur mit der größten Vorsicht die Bewilligung der geforderten, so namhaften Summe auszusprechen haben. Wenn ich aber den zweifelhaften Erfolg sehe, so berücksichtige ich weniger die Rentabilität, als das Ausreichen des Capitals, welches zum fernern Baue erforderlich ist. Ist aber wohl sehr in Zweifel zu ziehen, wie auch die Deputation nicht leugnet, ob das Capital ausreichend sein dürfte, so folgen daraus so manche Consequenzen. Einmal wird derjenige Termin, wo die Rentabilität der Bahn sich herausstellen muß, weit hinausgeschoben. Wichtiger fast noch, als dies, erscheint mir jedoch die Frage, ob bei den Riesenbauten, die noch vorgenommen werden müssen, um die Bahn zu vollenden, die Gefahren, die allerdings wohl mit einem so ungewöhnlichen Baue verknüpft sein müssen, so hinreichend entfernt sind, daß wir mit gutem Gewissen ohne weiteres und ohne genauere Kenntniß der Sache uns für die Fortsetzung des Baues erklären können. Es ist mir allerdings leid, daß die Kammer nicht hat Gelegenheit nehmen können, sich genau von dem gedachten Baue zu instruiren. Ich habe eine solche ergriffen, um mir nähere Kenntniß aus speciellen Unterlagen zu verschaffen. Der Deputation haben sie ebenfalls nicht vorgelegen, es sei denn, daß der Herr Referent sich in dem Besitze derselben befunden habe. Ich kann nicht leugnen, daß ich, als ich diese Details durchging, zu der Ueberzeugung gelangte, daß es sehr zweifelhaft sein dürfte, wie der Bau sich gestalten möchte. Zwar ist von Seiten der hohen Staatsregierung nach dem Befragen einer deshalb ausdrücklich niedergesetzt gewesenen Commission die Zusicherung ertheilt worden, daß man nicht zweifelhaft sein könne über die Möglichkeit, Dauerhaftigkeit und Festigkeit der bezeichneten bedeutenden Baue. Allein, meine Herren, obgleich ich nicht Techniker bin, so sind doch manche Punkte in dem Gutachten der Commission enthalten, die mir noch manchen Zweifel übrig lassen. Was nun den Anschlag selbst anlangt, so stelle ich anheim, ob er für so unbedingt glaubhaft gehalten werden kann, wenn es sich ergibt, daß bei einem einzigen Artikel des zu verbrauchenden Materials, den Ziegeln, eine Differenz von

100 — 120,000 Thalern eintreten dürfte. Es kann das für den ersten Augenblick als eine Uebertreibung und als etwas Unglaubliches erscheinen. Ich gebe aber zu bedenken, daß, wenn davon die Rede ist, daß 52 Millionen Stück Ziegel erforderlich sind und der Preis von 1000 Stück auf $8\frac{1}{2}$ Thaler angenommen wird, während doch wohl nicht mit voller Sicherheit anzunehmen ist, daß er nicht 11 bis 12 Thaler sein wird, so werden Sie daraus leicht entnehmen können, daß es nicht so wunderbar klingt, wenn ich behaupte, daß bei einem einzigen Artikel eine Differenz von 100,000 Thalern entstehen kann. So kann dies auch noch in mehreren andern Fällen vorkommen. Nun ist es mir nicht ganz klar geworden, ob die Commission darüber mit dem Oberingenieur vollständig einig ist, wie die Ueberbrückung erfolgen soll, da einige hierauf bezügliche Andeutungen in dem commissarischen Berichte gemacht worden sind. Die Commission hat in einigen Punkten nachgegeben; ob das gut ist oder nicht, oder ob dies den Bau befördern kann, weiß ich nicht. Ich hoffe, daß die Commission nicht nachgiebig gewesen sein wird, ohne sich zu überzeugen, ob wohl eine Abänderung ohne Nachtheil für die Sache geschehen könne. Allein wenn mir das noch ziemlich ungewiß scheint, so geht doch daraus hervor, daß das ganze Unternehmen von einer solchen Wichtigkeit ist, wie in Sachsen dergleichen Unternehmungen noch nicht vorgekommen sind. Sollen wir nun demungeachtet uns bereits erklären, diese respectiven $1\frac{1}{2}$ Millionen zu bewilligen, wo wir selbst noch nicht wissen, ob die altenburgische Regierung einen Antheil übernehmen wird oder nicht, so sollte ich meinen, könnten wir das mit gutem Gewissen nicht unter einer andern Bedingung thun, als wenn wir zuvor wissen, wie sich überhaupt der Staat im Allgemeinen bei dem Baue der Eisenbahnen betheiligen soll. Wenn wir hier die antheilige Summe bewilligen, so ist entschieden, daß die Staatsregierung unter allen Umständen darauf verzichtet, irgend eine Bahn, wenn die Möglichkeit sich zufällig darbieten sollte, zu übernehmen. Es ist im Berichte darauf hingedeutet worden, ob und wie die Bahn schon jetzt in die Hände des Staats übergehen könnte. Ich bin in dieser Beziehung mit der Deputation einverstanden, indem ich annehme, daß man nicht etwas unternehmen soll, was nicht auf den Grundsätzen der Billigkeit beruht; allein ich glaube, es wird keineswegs für unbillig erklärt werden können, selbst die Actionaire werden es nicht für unbillig halten, wenn die Actien nach dem Nennwerthe von dem Staate übernommen würden. Es ist das eine individuelle Ansicht, die ich habe; allein ich kann mich nicht von der Ansicht trennen, daß die Actionaire es nur der Kammer Dank wissen würden, wenn sie durch die Berathung über diesen Gegenstand dahin käme, daß diese Bahn auf Kosten des Staats fernerhin gebaut würde. Wenn man glaubt, daß augenblickliche Nachtheile für den Staat daraus entstehen könnten, so vermag ich mich nicht vollständig davon zu überzeugen. Was können das für augenblickliche Nachtheile sein? Finanzielle. Ich glaube aber, meine Herren, in dem Momente, wo der Staat eine Bahn von einer solchen Bedeutung, wie die