

nur höchstens $4\frac{1}{2}$ Million in Actien baar aufgebracht, die übrigen $7\frac{1}{2}$ Million hat theils der Staat (wir) hergegeben, wenn wir die neuen Verwilligungen machen, theils wenigstens zu vertreten, indem der Staat zu Gunsten der Actionaire sowohl, als der von ihnen gemachten Anleihen in Bezug auf Dividende zurückbleibt, sogar 4 Procent Zinsen auf 5 Jahre noch nach der Eröffnung der ganzen Bahn garantirt und sogar vorschießt. Diese Zinsvorschüsse und Garantien und Vertretungen sind fast eben so schlimm, als wenn der Staat jene ganzen $7\frac{1}{2}$ Millionen selbst schuldet. Kurz, zu den 12 Millionen giebt gewissermaßen der Staat jetzt schon zwei Drittel, und die Actionaire jedenfalls baar nur ein Drittel. Dennoch sind die Actionaire Eigenthümer der Bahn. Das ist ein eigenthümliches Verhältniß. Ich sollte meinen, daß der Staat Eigenthümer sein sollte und nicht die Actionaire, welche nur ein Drittel des Capitals beschafft haben. Und diese von dem Staate theils baar bereits gegebenen oder doch zu vertretenden zwei Drittel sollen in Privathände zur Verwaltung niedergelegt werden? Wäre es eine Staatsbahn, so würde ich kein Bedenken haben, aber in Privathände lege ich nicht acht Millionen. Da will ich lieber aus dieser Privateisenbahn eine Staatsbahn machen. Es ist jetzt die beste Gelegenheit, diese Bahn zu erwerben. Die Actionaire werden froh sein, wenn sie die Last los werden, weil es ungewiß ist, ob sie rentirt. Wenn der Staat jetzt schon zwei Drittel von dem Anlagecapitale theils gegeben, theils zu vertreten hat, so wird er auch das letzte Drittel ohne große finanzielle Schwierigkeit aufbringen. Dazu bedürfte es keines neuen Anlehns, sondern nur eines einfachen Umtausches der Actien gegen einen Staatsschuldschein des — sogar vollen! — Nennwerths, mit einer Verzinsung von $3\frac{1}{2}$ bis $3\frac{1}{2}$ Procent, womit die Actionaire sehr gern zufrieden sein würden. Ich muß auf die Benutzung der jetzigen günstigen Gelegenheit der wohlfeilen Erwerbung der bairischen Eisenbahn von Seiten des Staats um so mehr dringen, als die Ankaufsbedingungen von 1841 nach der Erklärung vom 24. April 1841 §. 6 cc. und dd. für den Staat so äußerst nachtheilig sind. Nach diesen Bedingungen soll der Staat, wenn in 25 Jahren zufällig die Dividende mehr als vier Procent betrage, verhältnißmäßig so viel mehr bezahlen für die Bahn, folglich weit mehr, als sie gekostet hat. Dazu kommt, daß nach derselben, auch hierin sehr fehlerhaften Erklärung vom 24. April 1841 bei der Erwerbung der Bahn von Seiten des Staats in 25 Jahren auf den dereinstigen Zustand der Bahn nicht Rücksicht genommen ist. In 25 Jahren wird aber die Bahn gewiß in einem schlechten Zustande, abgenutzt sein, werden sehr viele Hauptreparaturen vorkommen. Nach civilrechtlichen Grundsätzen wird zwar die Eisenbahn dann fahrbar sein müssen, aber zu etwas Mehrerm ist die Gesellschaft nicht verpflichtet, wenn nur die Locomotiven und die Bahn so beschaffen sind, daß gefahren werden kann, mögen sie auch sonst schlecht und abgenutzt, mögen auch die Schienen ganz abgefahren sein u. s. w. Ungeachtet dessen müssen wir dann doch mehr bezahlen, als die Bahn gekostet hat. Es ist dies eben so ein Versehen in der Erklärung von 1841, als der Mangel einer Verstärkung der

Verbindlichkeit der Compagnie in §. 7, einer Conventionalstrafe oder der cassatorischen oder einer andern Clausel. Uebrigens sind die beantragten Verwilligungen davon abhängig zu machen, daß diese Bedingungen zu unsern Gunsten, zu Gunsten des Staats, verbessert werden. Dies ist aber so wenig von der Deputation beantragt, als eine Garantie für gute Verwendung der zu verwilligenden Gelder und dafür, daß sie nicht nur nicht verloren, sondern nutzenbringend angelegt seien. Dies sind für meine verneinende Abstimmung die Gründe, welche ich Ihnen zur Ueberlegung überlasse, und deshalb ausführlich auf einmal vorgeführt habe, weil ich nicht gesonnen bin, im Laufe dieser Debatte noch einmal das Wort zu nehmen.

Referent Abg. Georgi: Es war nicht meine Absicht, die Debatte jetzt aufzuhalten, doch muß ich mir gegen den Abgeordneten D. Schaffrath allerdings einige Worte erlauben. Er hat mir gewiß eine unverdiente Ehre erwiesen, indem er den Bericht gelobt und mich einen Advocaten der sächsisch-bairischen Eisenbahn genannt hat. In ersterer Beziehung hat er selbst Alles gethan, um sein Lob durch Tadel zu entkräften, und in zweiter Beziehung fühle ich selbst am besten, daß ich kein Advocat bin und ihm nicht auf den juristischen Boden folgen kann, auf den er diese Frage zu versetzen sich für verpflichtet erachtet hat. Hat er aber, wenn ich dies auch nicht glauben will, damit, daß er mich einen Advocaten der Bahn genannt hat, gemeint, daß ich in irgend einem besondern Verhältnisse zur Bahn stehe, so muß ich dies gänzlich zurückweisen. Ich habe keine Actien, bin weder im Directorium, noch im Ausschusse und deshalb ganz unbefangen in dieser Angelegenheit. Wenn er sagt, daß im Berichte an der einen Stelle die Bahn als sehr rentabel bezeichnet, und an einer andern Stelle gesagt werde, die Rentabilität sei sehr zweifelhaft, so kenne ich keine Stelle des Berichts, wo das Eine oder das Andere so prägnant ausgedrückt wäre. Ich habe die Ansicht, und auch die Deputation ist derselben Meinung, daß die Bahn mit der Zeit die Zinsen der Anlagekosten tragen werde. An eine große Rentabilität wird mindestens in der nächsten Zukunft nicht gedacht werden können, weil die Bahn immerhin ziemlich kostspielig sein wird. Der Antheil der Actionaire ist in keiner Weise gefährdet. Der Abgeordnete hat gesagt, daß die Lage, in welche die Compagnie durch die Ueberschreitung der Voranschläge gekommen ist, zu vermeiden gewesen wäre, wenn das Comité und das Directorium bei der Begründung das Unternehmen besser überwacht hätten. Es ist keine Frage, daß diese mangelhaften Voranschläge zu vermeiden gewesen sein würden, allein ich bin nur der Ansicht, daß der Staat, wenn sie vermieden worden wären, deshalb durchaus jetzt in keiner günstigeren Lage sein würde. Denn ganz gewiß hätte dann der Staat die Vergünstigungen, welche er jetzt nachträglich gewähren soll, dann damals schon gewähren müssen. Es ist ja bekannt, daß ohnedem der Zudrang zu der Betheiligung bei der sächsisch-bairischen Eisenbahn keineswegs ein überaus großer gewesen ist. Eine so bedeutende Erhöhung des erforderlichen Anlagecapitals aber würde entweder das Unternehmen haben scheitern lassen, oder den Staat in die Nothwendigkeit versetzt haben, größere Vergünstigungen auszusprechen. Der Abgeordnete