

Regierung und Ständen darüber statt, daß unter Mitwirkung und Unterstützung des Staats eine Eisenbahn für den Betrieb durch Dampfkraft von Chemnitz nach Riesa erbaut und, zwar nach vollständiger Sicherung der Bahnen nach dem Auslande, doch, wo irgend thunlich, bis zu Ende des Jahres 1852 vollendet werden solle.

Das vorliegende Allerhöchste Decret eröffnet den Ständen, aus welchen Ursachen und Gründen das projectirte Unternehmen einer weit frühern Vollendung entgegengeführt und hierzu die Genehmigung der Regierung ertheilt worden ist.

Auf den Grund der gefaßten ständischen Beschlüsse ward das Directorium der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft unter dem 29. Januar 1844 darüber verständigt, daß die Staatsregierung sich nunmehr in der Lage befinde, der für das Unternehmen einer Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa künftig zu concessionirenden Actiengesellschaft die pecuniäre Unterstützung des Staats in Aussicht zu stellen, über deren Umfang und Modalität zwar die nähere Bestimmung noch vorbehalten bleiben müsse, die aber im Allgemeinen nach den nämlichen Grundsätzen werde geregelt werden, welche bei der sächsisch-bairischen und neuerdings bei der sächsisch-schlesischen Eisenbahn Anwendung gefunden hätten; daß jedoch über den Zeitpunkt, zu welchem der Bau der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa in Angriff zu nehmen sein werde, eine feste Bestimmung gegenwärtig noch nicht getroffen werden könne.

Diese Bescheidung ward durch das Directorium der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft öffentlich zur Kenntniß der Actionaire gebracht.

Unmittelst hatten die günstigen Betriebsergebnisse mehrerer Eisenbahnen in Deutschland und die vortheilhaften Resultate für die darin angelegten Capitalien abermals einen Wendepunkt in den Ansichten des Publicums über Eisenbahnunternehmungen hervorgerufen. Dieselbe Uebertreibung, welche lange Zeit in der Ungunst dafür herrschte, machte sich nun für einige Zeit in der Neigung dafür geltend und für Projecte, die weit weniger auf einer soliden Basis beruhten, als das hier in Frage kommende von Chemnitz nach Riesa, waren mit der größten Leichtgläubigkeit Privatunternehmer zu finden.

Es konnte deshalb um so weniger befremden, daß die Aufmerksamkeit des Publicums sich dem Unternehmen von Chemnitz nach Riesa erneuert und lebhaft zuwendete, als gleichzeitig der Plan einer Eisenbahn von Züterbogk nach Riesa, der längere Zeit geruht hatte, wieder in den Vordergrund trat und damit die Chemnitz-Rieser Bahn den ausschließlichen Character einer Binnenbahn mehr oder weniger mit dem einer Bahn nach dem Auslande vertauschte.

Die Interimscheine für erzgebirgische Eisenbahnactien, lange Zeit in Vergessenheit gerathen und für beinahe werthlos erachtet, wurden mit einem Male ein für hohes Agio gesuchter Artikel, und die Neigung des Publicums, das Unternehmen zur Ausführung zu bringen, sprach so unverkennbar und lebhaft sich aus, daß das Directorium der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft sich davon veranlaßt sah, unter dem 13. April 1844 die der Vorlage unter A. beigedruckte Vorstellung bei der Regierung einzureichen und an dieselbe das Gesuch zu richten:

„Daß der erzgebirgischen Actiengesellschaft zu Erbauung der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa Concession ertheilt, das Expropriationsrecht für letztere in Kraft ge-

setzt, auch die Einforderung von Einzahlungen und der Angriff des Baues selbst gestattet werden möchte.“

Das Directorium sah dabei ausdrücklich ab von aller dem Unternehmen bei späterer Ausführung in Aussicht gestellter Unterstützung Seiten des Staats, stellte es aber der Regierung anheim, ob sie sich bei dem Unternehmen durch Actien betheiligen wolle, oder nicht.

Zum zweiten Male also boten sich Privatkräfte dar für die Ausführung eines Unternehmens, das von dem Landestheile, für den es hauptsächlich berechnet war, auf das lebhafteste gewünscht ward, eines Unternehmens, dessen vom allgemeinen Landesinteresse gebotene Nothwendigkeit durch die Stände wiederholt anerkannt worden war. Die Regierung würde sich nach Ansicht der Deputation gewiß einer großen Verantwortung und der gerechten Unzufriedenheit des betroffenen Landestheils ausgesetzt haben, wenn sie abermals mit Ertheilung der erbetenen Concession geögert, damit die Ausführung des Unternehmens und die Erfüllung eines anerkannten Bedürfnisses in eine ungewisse Zukunft hinausgerückt und zugleich den günstigen Moment versäumt hätte, dasselbe ohne Opfer Seiten des Staats zu begründen. Da die Expropriation auf der betroffenen Linie durch das Gesetz vom 10. August 1837 bereits genehmigt war, eine Unterstützung des Staats aber nicht in Anspruch genommen ward, so erschien allerdings nun die ganze Angelegenheit lediglich noch als eine Concessionsfrage, bei welcher wohl im Allgemeinen die zwischen Regierung und Ständen vereinbarten Grundsätze über Begründung und Concessionirung von Eisenbahnanlagen im Auge zu behalten waren, für welche es aber noch einer besondern ständischen Genehmigung nicht bedurfte. Wenn die Stände sich dahin ausgesprochen hatten, daß die Chemnitz-Rieser Bahn zwar bis zum Jahre 1852, aber erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel und nach Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erbauen sei, so lag offenbar hierbei die Voraussetzung einer wirksamen Staatsunterstützung zum Grunde; es war dieser Beschluß hauptsächlich aus finanziellen Gründen gefaßt worden. Hatte man dabei allerdings auch wohl den Nebengrund gehabt, daß in Berücksichtigung der finanziellen und technischen Kräfte des Landes nicht zu viel Eisenbahnen gleichzeitig gebaut werden möchten, so war dies eben nur ein Nebengrund, der andern Hauptrückichten um so mehr nachstehen mußte, als es für die Staatsverwaltung immer eine schwierige Aufgabe sein wird, abzumessen, ob, wann und in wie weit überhaupt zu verbieten sei, daß Privatkräfte sich Unternehmungen widmen, deren Nothwendigkeit und Nützlichkeit anerkannt ist.

Die Deputation muß aus diesen und den in der Vorlage weiter entwickelten Gründen der hohen Staatsregierung darin beipflichten, daß dieselbe die große moralische Verantwortung, deren die Deputation weiter oben gedachte, nicht auf sich nehmen möchte, nicht zum zweiten Male den Moment unbenuzt vorübergehen lassen wollte, der die Möglichkeit darbot, ein Unternehmen, dessen Nothwendigkeit anerkannt war, schnell und ohne Opfer Seiten des Staats in's Leben zu rufen. Daß hierbei nicht sehr lange zu zögern und zu erwägen war, hat der Erfolg am besten erwiesen; denn kaum hatte die Regierung die Concession zu dem Unternehmen ertheilt, als die Gunst des Publicums für Eisenbahnunternehmungen abermals wechselte und jetzt der Zaghaftigkeit und Ungunst wieder in der Maaße Platz gemacht hat, daß, während damals die Chemnitz-Rieser Eisenbahn ohne Opfer Seiten des Staats begründet werden konnte, jetzt der Staat entweder selbst bauen, oder doch sehr große Begünstigung