

schafflich gefehlt hätten, daß sie die erste gewiß sehr nützliche Bahn den Privaten überlassen hätten, so hat sich das erwiesen, indem zu andern Bahnen, welche Privatgesellschaften bauen, die concurrirende Staatscasse sehr große Opfer bringen mußte, um dadurch das Bestehen der Unternehmung zu garantiren. Inzwischen wurde erklärt: es sei dieses System noch nicht so nachtheilig für das finanzielle Interesse, als wenn unwiderruflich für die Rentabilität der Eisenbahnen eine Garantie, hinsichtlich der Zinsen für das Capital Sicherheit durch die Regierung geleistet werde. Der Herr Referent stellte dann als seine Meinung auf, und ich stimme hierin vollkommen mit ihm überein, daß der Staat, nicht selbst bauend, am allervortheilhaftesten sich stellen werde, wenn er sich als Actionair einem Unternehmen der Art anschließe. Nun, meine Herren, wo haben wir bei den bereits gepflogenen Verhandlungen irgend einer solchen Unternehmung begegnet, bei welcher die Staatsregierung als Actionair mit allen Vortheilen, welche jedem Actionair zustehen, sich betheiligt hätte, als es bei der Bahn ist, von deren Bau wir eben sprechen? Ich glaube also, daß die zweite Kammer sich schwerlich entschließen werde, von dem Gutachten, welches die Deputation in dieser Beziehung ertheilt, abzusehen; ich glaube, daß man der Meinung sein müsse, daß, wie die Verheißungen bei letzter Ständeversammlung gegeben wurden, kaum in vortheilhafterer Weise davon abgekommen werden könnte, ohne dem Staate seinen nützlichen Einfluß auf dieses Eisenbahnunternehmen zu entziehen. Ich weiß, daß der Staat das Oberaufsichtsrecht hat und haben wird; es ist aber nicht zu leugnen, daß, wenn der Staat einer solchen Eisenbahnunternehmung gegenüber als Actionair beitrifft, dann gerechterweise, auch materiell genommen, noch ein größerer Einfluß Seiten des Staats zu fordern und auszuüben sein wird, als wenn die Staatscasse dabei gänzlich unbetheiligt ist und lediglich die dem Staate zustehenden Hoheitsbefugnisse auszuüben sind. Wenn nun, constitutionell genommen, keine Zweifel in Bezug auf volle Handhabung unserer Befugnisse vorliegen, wenn finanzielle Gründe uns bestimmen müssen, unsere Antwort bejahend abzugeben, so hege ich keine Besorgniß, daß diese Angelegenheit Schwierigkeiten in der Kammer unterliegen werde. Habe ich nicht umhin gekonnt, die Vortheile hervorzuheben, welche zwei andere Eisenbahnen theils früher schon, theils durch die letzte Bewilligung in der Kammer mit Opfern der Staatscasse zu Theil geworden sind, so möchte ich jetzt mich selbst fragen: Wie will man nur vor denjenigen, von denen Capital zum Baue der Chemnitz-Riesaer Bahn zu erwarten ist, die Rentabilität im voraus rechtfertigen? In dieser Hinsicht muß ich mich freilich hier auch offen aussprechen und zu erkennen geben, daß aus vielen Gründen diese Rentabilität wohl nicht bezweifelt werden kann. Es lagen darüber den Ständen bei den frühern Verhandlungen sehr genaue Nachweisungen vor. Es war nicht zu verkennen, daß die Anschläge für die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn mit großer Vorsicht gemacht worden sind, und ich weiß, daß man eher ein etwas Mehr, als ein etwas Weniger, wo die Voraussetzung un-

gewiß war, bei Feststellung der Ziffern angenommen hat. Es ist bei der Ausführung der Schatz der Erfahrung, den frühere Eisenbahnbauten darboten, sorgfältig benützt worden; man hat mit großer Ueberlegung den Angriff begonnen, und doch, was sehr wichtig, ist in kurzer Zeit bereits viel geleistet worden. Keine, nöthigenfalls zinslosen Capitalien sind für die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn, wie bei andern Bahnen, aus der Staatscasse geflossen; es giebt keine Zinsvorschüsse, keine Zinsengarantien; die Angestellten werden aus den Mitteln der Gesellschaft besoldet, während andern Bahnen in Bezug auf Oberingenieur und Regierungsdirector die Staatscasse sich öffnet. Was die Anstellung des Regierungsdirectors anlangt, so sind wir daher der Regierung nur in so weit Dank schuldig, daß auch er für die nützliche Führung des Unternehmens ausreichende Bürgschaft gewährt, da er mit dem Eisenbahnwesen schon früher vertraut war und in jeder Beziehung dazu als qualificirt sich ausgewiesen hat. Es ist von einem Abgeordneten, welcher die Debatte eröffnet hat, zum Vobe der übrigen Directoren das Wort ergriffen worden, und ich habe beistimmend nichts hinzuzusetzen. — Da es sich aber um eine Finanzfrage handelt, so will ich noch auf einen Umstand hinweisen. Die Gesellschaft hatte versucht, die Staatsregierung nach Genehmigung des betreffenden Expropriationsgesetzes dahin zu bewegen, daß man — lediglich aus Privatmitteln — zu bauen gestatte; denn nach den damaligen Ansichten an der Börse waren die Mittel hierzu flüssig zu machen. Indessen trug die Staatsregierung Bedenken. Wie aus der vorliegenden Mittheilung Ihnen erinnerlich sein wird, hat die Gesellschaft auch im Jahre 1844 die Bewilligung der Staatsregierung in gleicher Weise in Anspruch genommen; aber die Staatsregierung hat dieselbe wiederholt versagt. Die Folge davon war, daß darüber beide Mal hin und her verhandelt wurde, und daß, ob schon von dem Ministerium im Jahre 1844 mit thunlicher Beschleunigung verfahren worden ist, doch die Zeit zum zweiten Male verging, wo man sämtliche Actien an Privaten hätte unterbringen können. Bei der Einzahlung hatte sich diese Fügigkeit noch bedeutender verändert. Es trat der Fall ein, daß eine große Zahl Actien bei der ersten entscheidenden Einzahlung nicht abgenommen wurden. Die muthvolle Art und Weise, wie von Seiten des Directoriums mit den unbezogenen Actien gebahrt worden ist, Umsicht und mercantilischer Tact haben dazu geführt, daß die Verlegenheit, die für das Unternehmen und, gestalteter Sache nach, für den Staat hervorgehen mußte, glücklich beseitigt worden ist. Auch in dieser Beziehung darf ich wohl sagen, daß die Mittel, welche dem Unternehmen aus der Staatscasse zufließen, um Actien zu erwerben, bei welchen vielleicht ansehnlich zu gewinnen ist, eine Betheiligung, die Zinsen tragen kann, jedenfalls keinen Zinszuschuß fordert — daß die Mittel in Frage einer Führung anvertraut sind, die in finanzieller Hinsicht nachgewiesenermaßen alles Vertrauen verdient. Was nicht zu bezweifeln ist, das ist die große Frequenz der Bahn. Die Nachweisungen darüber, verglichen mit denen über andere Bahnen vor Ausführung derselben, lassen größern Verkehr fest erwarten und setzen daher auch die Rentabilität außer Zweifel. Deshalb