

sten gegen eine solche Bahn sich erklärt, falls sie lediglich durch Privatkräfte begründet werden könne. Selbst von der ersten Kammer, welche, jener Bahn weniger geneigt, als die zweite Kammer, sie deshalb bei der ersten Berathung gänzlich abgelehnt hatte, war ausdrücklich dabei gesagt worden, daß sie damit keineswegs ausschließen wolle, daß jene Gegend sich aus eignen Mitteln die von ihr gewünschte Eisenbahnverbindung solle verschaffen können. Um diese zu ermöglichen, beantragte deshalb auch die erste Kammer neben Ablehnung der Löbau-Bittauer Flügelbahn als Staatsbahn:

„Die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, das Expropriationsgesetz ebenfalls auf die Linie Bittau-Löbau auszuweiten, ohne jedoch hierdurch eine Betheiligung des Staats für diese Bahn auszusprechen.“

Da die erste Kammer ging noch einen Schritt weiter, indem sie mit großer Majorität einen Antrag annahm:

„Die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, für den Fall, daß Bittau oder seine Umgegend in Gefahr sei, durch eine Eisenbahn von der böhmischen Grenze ab nach der preussischen Oberlausitz umgangen zu werden, dann die Bittauer Bahn als Pferdebahn zu unterstützen.“

Später vereinigte sich die erste Kammer mit der zweiten zu dem weiter oben angeführten Beschlusse und zur Ausdehnung des Expropriationsgesetzes auf die Linie Löbau-Bittau, und die Deputation hat jene anfänglichen Beschlüsse der ersten Kammer nur citirt, um darzuthun, daß man selbst dort, wo man jener Bahn als Staatsbahn abgeneigt war, doch deren Zustandekommen durch Privatkräfte in keiner Weise entgegneten, vielmehr für diesen Fall ausdrücklich das Expropriationsgesetz bewilligen wollte.

Die Deputation muß es deshalb gerechtfertigt finden, wenn die hohe Staatsregierung zu möglichster Beseitigung der Gefahr, daß das Land auf jener Seite früher oder später durch eine Eisenbahnlinie umgangen werde und zu Erfüllung der dringenden Wünsche und Bitten der betreffenden Provinz den Beschluß faßte, die Errichtung einer Eisenbahn von Löbau nach Bittau ohne Unterstützung des Staats, wozu sich augenblicklich die vielleicht nie wiederkehrende Gelegenheit darbot, zu genehmigen.

Die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft leistete Verzicht auf das ihr früher zugestandene Vorzugsrecht für jene Zweigbahn, dem provisorischen Comité für letztere ward die Zustimmung ertheilt, daß die Concession erfolgen werde, und darauf von dem Comité eine provisorische Zeichnung eröffnet, die sofort den Beweis lieferte, daß Privatmittel für das Unternehmen weit über den Bedarf von 2 Millionen Thaler sich darboten.

Darauf hin ward mittelst Allerhöchsten Decrets vom 25. Juni 1845 der Löbau-Bittauer Eisenbahngesellschaft unter den sub I. der Vorlage beigedruckten Bedingungen Concession ertheilt und das Gesellschaftsstatut bestätigt; auch hat der Bau bereits begonnen.

Die Concessionsbedingungen sind von der Deputation geprüft worden und sie hat nichts dagegen zu erinnern gefunden.

Dieselben Erwägungen und Rücksichten, welche die Staatsregierung bestimmten, eine Betheiligung an dem Chemnitz-Riesaer Unternehmen, vorbehaltlich der ständischen Genehmigung, auszusprechen, traten auch für das Löbau-Bittauer Unternehmen ein und schienen in gleicher Weise dafür sich geltend zu machen. Sie

veranlaßten die Regierung, dem Staate eine Betheiligung mit dem vierten Theile des Anlagecapitals, also mit 500,000 Thlr. — —, mit ganz gleichen Rechten und Verbindlichkeiten, wie die übrigen Actionaire, vorzubehalten. — Es ward diese Betheiligung unter dem von der Regierung gestellten Vorbehalt, von derselben bis zum 1. April d. J. wieder zurücktreten zu können, falls die ständische Zustimmung dazu nicht erfolge, von der Gesellschaft genehmigt.

In der Hauptsache auch dieselben Gründe und Rücksichten, welche die Deputation bestimmt haben, die nachträgliche Genehmigung der Staatsbetheiligung bei dem Chemnitz-Riesaer Unternehmen zu bevorzugen, als auf welche sie sich gestattet zurückzuverweisen, veranlassen sie, in Beziehung auf das Löbau-Bittauer Unternehmen einen gleichen Beschluß der geehrten Kammer anzuzumpehlen.

Laßt sich auch einerseits nicht verkennen, daß nach Lage der Sache und den frühern ständischen Beschlüssen ein unmittelbares Landesinteresse an der Löbau-Bittauer Bahn nicht ganz in derselben Maße vorliegen möchte, als bei der Chemnitz-Riesaer, die unbedingt in das System mit aufgenommen war, so kann man doch ein Staatsinteresse auch an dieser Bahn überhaupt nicht in Abrede stellen, und es ist zu berücksichtigen, daß die Lage des hier in Frage stehenden Unternehmens unter den gegenwärtig obwaltenden Verhältnissen sehr ernst gefährdet sein würde, falls der Staat ihm seine Theilnahme nun nachträglich entziehen wollte. — Der moralische Eindruck eines solchen Entschlusses und die 5000 Stück Actien, welche die Gesellschaft dann genöthigt sein würde auf den Geldmarkt zu bringen, würden unzweifelhaft den ohnehin sehr niedrigen Cours dieser Papiere so drücken, daß die weitem Einzahlungen, theilweise wenigstens, wohl etwas zweifelhaft werden könnten, ohne daß doch in Wirklichkeit irgend ein Umstand eingetreten ist, der von Einfluß wäre auf die künftige Rentabilität des Unternehmens.

Die Deputation müßte es aber, wie bei dem Chemnitz-Riesaer Unternehmen, sehr hart finden, wenn der Staat Unternehmungen, denen er gar keine directe Unterstützung gewährt hat und die bei ihrer Begründung eine solche nicht gebraucht und nicht beansprucht haben, nun durch Zurückziehung der ihnen aufgedrungenen Betheiligung unter den veränderten Verhältnissen geradezu gefährden wollte. Die Deputation kann nur beklagen, daß die Stände in den Fall kommen, hier ihre Erklärung unter Umständen abzugeben, die ihnen gewissermaßen einen moralischen Zwang auferlegen; — sie muß aber freilich hinzufügen, daß die Schuld davon meist in veränderten Verhältnissen liegt, die weder vorherzusehen, noch abzuwenden waren.

Wäre die Gunst des Publicums für Eisenbahnunternehmungen noch eben so vorhanden, wie bei Begründung der hier in Frage stehenden Bahnen, wären die Actien eben noch so mit hohem Agio gesucht, wie damals, als der Staat sich eine Anzahl derselben vorbehielt, es würde eben so unbedenklich erscheinen, sie für den Staat zu behalten, als sie den betreffenden Gesellschaften zurückzugeben. In den Aussichten für die Unternehmungen selbst ist nichts geändert und die Verhältnisse rücksichtlich des Werthes der Actien, die schon so oft gewechselt haben, können abermals sich ändern und dann eine Veräußerung der dem Staate zustehenden Anzahl dieser Papiere, falls deren Beibehaltung nicht rathsam erscheinen sollte, ohne Verlust ermöglichen. — Der Staat empfängt für seinen Antheil an der Bahn, wie jeder Actionair, Actien, die unter Zustimmung der Stände jederzeit wieder veräußert werden können.