

Regierung und Stände sind bei dem letzten Landtage darüber einig gewesen, daß die erstere Alternative so viel thunlich zu vermeiden, die letztere vielmehr als die den Verhältnissen des Landes vorzugsweise entsprechende anzusehen sei. Auf dieser Ansicht beruht das bei Ausführung des sächsisch-baierischen Eisenbahnunternehmens eingeschlagene Verfahren, und die bis jetzt hierbei gemachten Erfahrungen sind keineswegs von der Art, daß sie von der ferneren Befolgung dieses Wegs abrathen könnten.

Nichts desto weniger wird sich auf dem Standpunkte, auf welchen die Eisenbahnangelegenheit dormalen gediehen ist, die Aufforderung nicht von der Hand weisen lassen, die Gründe, welche bei der Entscheidung zwischen dem einen und dem andern Systeme als maßgebend anzusehen sein dürften, sich nochmals zu vergegenwärtigen, und es erscheint dieß um so nöthiger, als sich neuerdings nicht wenige Stimmen im In- und Auslande erhoben haben, welche dem Principe des Staatsbaus das Wort reden, ja darin die nothwendige Bedingung einer zeit- und zweckgemäßen Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens erkennen wollen.

Es mag auch nicht verkannt werden, daß dieser Ansicht mehrere, sehr erhebliche Gründe zur Seite stehen.

Vor allen Dingen gehört hierher die Thatsache, daß das System, die Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, immer mehr Verbreitung gewinnt und wenigstens auf dem europäischen Continente das vorherrschende werden zu wollen scheint. Abgesehen von Frankreich, wo man den durch die Erfahrung noch nicht erprobten Mittelweg eingeschlagen hat, den Staat, die theilhaftigen Departements und Gemeinden und die Privatindustrie bei Ausführung der Eisenbahnen in eigenthümlicher Weise zusammenwirken zu lassen, so wie von Rußland, dessen Verhältnisse für andere Länder kaum den Maßstab abgeben können: bekennen sich dazu mehr oder weniger unbedingt folgende Staaten: Belgien, Oestreich, Baiern, Württemberg, Baden, Hannover, Braunschweig, beide Hessen und auch die italienischen Staaten scheinen dazu übergehen zu wollen, so daß außer England nur noch Preußen, Sachsen, die sächsischen Herzogthümer, Dänemark (wegen Holstein) und die Niederlande auf der andern Seite stehen.

Je mehr sich unter diesen Umständen die Verhältnisse der Bildung nicht bloß eines deutschen, sondern eines europäischen Eisenbahnsystems zuneigen, und je mehr dadurch die Eisenbahnunternehmungen ihren ursprünglichen, mehr localen Charakter verlieren und internationale Beziehungen und Verbindungen herbeiführen, um so mehr erscheint das Eisenbahnwesen als eine Angelegenheit, welche von Staat zu Staat, von Regierung zu Regierung verhandelt und geordnet werden muß. Es liegt aber am Tage, daß die Regierungen sich hierbei um so freier und selbstständiger bewegen, die Interessen des eigenen Landes mit um so mehr Erfolg dem Auslande gegenüber werden vertreten können, wenn die Eisenbahnen Eigenthum des Staats und die Betriebs-einrichtungen und Betriebsgrundsätze ihrem unmittelbaren Einflusse untergeben sind, anstatt sich im entgegengesetzten Falle durch die nothwendige Rücksichtnahme auf im Hintergrunde stehende Privatinteressen und Privatansichten beengt und gehemmt zu sehen.

Biemlich dieselben Rücksichten machen sich aber geltend, wenn man das Eisenbahnwesen von der Seite seiner Beziehung zu den innern Landesverhältnissen betrachtet. Noch befindet sich dasselbe auf dem ersten Stadium seiner Entwicklung. Ist aber seine Rückwirkung auf Handel und

Verkehr im Lande schon jetzt eine sehr bedeutende, so läßt sich mit Gewisheit vorhersehen, daß der Kreis seines Einflusses sich mehr und mehr erweitern, daß es immer mehr Verhältnisse des öffentlichen und bürgerlichen Lebens in den Bereich desselben ziehen werde. Es kann aber nicht ganz unbedenklich erscheinen, eine so wichtige Verkehrsanstalt, nicht minder wichtig als Straßen- und Postwesen, ein so mächtiges Beförderungsmittel mittelbarer und unmittelbarer Staatszwecke in den Händen von Unternehmern zu wissen, denen ihr pecuniäres Privatinteresse der Natur der Sache nach obenan stehen muß. Mag dieses bis zu einem gewissen Punkte mit dem allgemeinen Interesse Hand in Hand gehen, so ist doch weder eine Bürgschaft dafür vorhanden, daß dieß immer der Fall sein und nicht früher oder später bedenkliche Collisionen sich herausstellen werden, noch kann es dem Staate gleichgültig sein, ob er die Rücksichten, welche bei der Leitung des Eisenbahnwesens auf das gemeine Beste zu nehmen sind, selbst und unmittelbar zu wahren im Stande sei oder ob er sich dabei auf die zufällige Einsicht und die wechselnden Ansichten der gerade an der Spitze der einzelnen Unternehmungen stehenden Privatpersonen verlassen müsse.

Ferner bleibt zwar dem Staate das Concessionsbefugniß zu neuen Eisenbahnanlagen und das Obergewaltrecht über das Eisenbahnwesen überhaupt jeden Falls vorbehalten, so wie es ihm, besonders wenn er durch Darreichung von Geldmitteln oder durch Gewährung anderer pecuniärer Vortheile als Mitunternehmer auftritt, auch sonst nicht an Mitteln fehlen wird, auf die Ausführung und Verwaltung der Bahnen einen entsprechenden Einfluß zu üben. Allein jenes Aufsichtrecht, den auf ihre Selbstständigkeit eifersüchtigen Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber, mit Erfolg zu handhaben, zwischen einer bevormundenden Einmischung in die innern Angelegenheiten der Unternehmung und einer das Gesamtwohl gefährdenden Passivität die richtige Mitte zu halten, endlich unter einer Mehrzahl unabhängig neben einander stehender Eisenbahngesellschaften und ihren, wie vorauszusehen, sich häufig durchkreuzenden Wünschen und Interessen das Gleichgewicht zu bewahren, und Collisionen zu verhüten, wird für die Staatsverwaltung eine äußerst schwierige, kaum immer mit Glück zu lösende Aufgabe bilden.

Liegt endlich das Hauptbedenken gegen den Bau der Eisenbahnen auf Staatsrechnung in der Größe der damit verbundenen finanziellen Opfer und Anstrengungen, so ist dieß an und für sich zwar zuzugeben. Inzwischen erheischt schon die gewöhnliche Vorsicht, daß die Regierungen keine Eisenbahnconcession mehr ertheilen werden, ohne dem Staate das Recht zu sichern, mit der Zeit das Eigenthum der Bahn für sich selbst zu erwerben. Geschieht dieß nun auch nicht in der gewissen Absicht, von diesem Rechte zu bestimmter Zeit Gebrauch zu machen, so können doch früher oder später Umstände so gebieterischer Art eintreten, welche dem Staate hierbei nicht einmal die Möglichkeit einer Wahl übrig lassen. Ist nun der Fall nicht ausgeschlossen, daß sich diese Nothwendigkeit gerade zu einem Zeitpunkte geltend mache, wo die Finanzlage dergleichen Operationen mehr erschwert als erleichtert, so scheint auch hierin ein Grund zu liegen, um nicht vor einem Opfer zurückzuschrecken, dem der Staat auf die Dauer doch nicht entgehen kann, das sich aber jetzt nach seinem Umfange und seinen Folgen übersehen läßt, während es vielleicht künftig unter viel minder günstigen, für den Staatscredit bedenklicheren Verhältnissen wird gebracht werden müssen.

Soll nun auch diesen und ähnlichen Betrachtungen, die sich den obigen noch hinzufügen ließen, ihr Werth nicht ab-