

gesprochen werden, so sind sie doch theils zu allgemeiner Natur, um auf unmittelbare practische Geltung für Sachsen Anspruch machen zu können, theils stehen denselben andere Gründe specieller Art entgegen, welche aus den finanziellen Verhältnissen des Landes entlehnt sind, und die den Beschluß, die Eisenbahnen künftig auf Staatskosten zu bauen, widerrathen müssen.

Ungerechnet die sächsisch-baierische Bahn, auf welche diese Frage nicht mehr Anwendung findet, erfordert das beabsichtigte Eisenbahnsystem ein Kapital von mindestens 14 bis 15 Millionen, das sich bei gleichzeitiger Ausführung der Linien Chemnitz-Zwickau und Chemnitz-Riesa sogar bis auf 16 bis 17 Millionen steigern und wenn, wie vorauszu sehen, für die frequenteren Bahnstrecken die Legung des zweiten Gleises nicht lange zu entbehren sein sollte, um weitere 2—3 Millionen sich erhöhen würde. Der mittlere Betrag kann daher nicht unter 17 Millionen angeschlagen werden, welche, da auf laufende Einnahme-Überschüsse von Erheblichkeit bei den anderweit vorliegenden Bedürfnissen nicht zu rechnen ist, ganz oder zum größten Theile durch Anleihen herbeigeschafft werden müßten.

Werden hierzu diejenigen 4 Millionen Staatsobligationen gerechnet, welche die Entschädigung der Steuerbefreiten erfordert, so würde dieß eine Schuldvermehrung von 21 Millionen ergeben und Sachsen dann, einschließlich der vorhandenen, auf circa 10½ Millionen, excl. der 3 Millionen Kassenbilletts anzuschlagenden Staatsschuld, mit 31½ Millionen Thaler behaftet sein, folglich mit Rücksicht auf seinen Umfang und seine Bevölkerung in die Reihe der sehr verschuldeten Staaten eintreten und wahrscheinlich seinen Credit gefährdet sehen. Denn müßte man zum Bau auf Staatskosten so bedeutende Summen aufnehmen, so würde es, um Gelder aus dem Auslande herbeizuziehen, unvermeidlich sein, hohe Zinsen und mindestens 3½ Procent zuzugestehen. Dadurch aber würde die Nothwendigkeit herbeigeführt werden, den Plan, die Obligationen für die Entschädigung der Steuerbefreiten nur mit 3 Procent verzinsbar auszufertigen, aufzugeben; durch Herabgehen des Courses der alten 3 procent. Schuld und der Landrentenbriefe würden große Verlegenheiten entstehen; der vorliegende Plan der Einrichtung von Creditvereinen würde gefährdet und die Schwierigkeiten für die Grundbesitzer, Gelder gegen mäßige Zinsen zu erhalten, würden vermehrt werden.

Außer diesem, wie es scheint, allein schon genügenden Grunde lassen sich den behaupteten Vorzügen des Staatsbaues auch noch folgende Momente entgegen stellen:

1) daß die Ausführung der Eisenbahnen als Staatsbauten wahrscheinlich kostbarer, als die durch Privaten sein würde, da, was von allen Staatsbauten gilt und wenigstens bis jetzt vielfältig behauptet worden ist, auch auf die Eisenbahnen Anwendung leiden würde;

2) daß demohngeachtet eine bessere Ausführung nicht zu erwarten stünde, da die mit der Verwaltung eines Actienunternehmens verbundene Publicität und der Einfluß, den die Stimme der theilhaftigen Actionäre ausübt, ein sehr wirksames Mittel abgibt, die Ausführung unter scharfer Controle zu halten;

3) daß für ein Unternehmen, bei welchem das Publicum pecuniär theilhaftig ist, manche Kräfte und Talente benutzt werden können, welche bei Staatsunternehmungen nicht zu Gebote stehen;

4) daß der Staat, wollte er auch die Ausführung auf alleinige Kosten übernehmen, sich doch den Ansprüchen auf

Berücksichtigung von Local- und Sonderinteressen nicht immer, ja vielleicht noch weniger würde entziehen können, als eine Actiengesellschaft; daher denn der Staatsbau nicht einmal dafür Gewähr leistet, daß die der Gesamtheit aufzulegenden Opfer auch wirklich nur zum Besten des Gesamtwohls gebracht werden;

5) daß an den Staat — wenn er baut und den Betrieb verwaltet — zu hohe Ansprüche gemacht werden, da er nicht, wie eine Compagnie, dem Publicum die Rücksichten auf die Rentabilität des Unternehmens entgegenhalten kann;

6) daß an den Staat das schwerlich ganz zurückzuweisende Ansinnen gerichtet werden würde, einem Theile der bei dem Bau und der Unterhaltung anzustellenden Beamten die Staatsdiener-Eigenschaft beizulegen, wodurch für den Pensionsfonds neue Lasten entstehen würden;

7) daß die Beispiele, welche Sachsen bisher von Eisenbahnunternehmungen mit Betheiligung von Privaten aufzuweisen hat, mehr für als wider diese Ausführungsmodalität sprechen;

8) daß bei Uebernahme des Baues für Staatsrechnung jedenfalls ein viel längerer, als wünschenswerther Zeitraum zur Bauausführung erforderlich werden würde, da die durch Anleihen zu beschaffenden Mittel nur nach und nach erlangt werden könnten, sollte nicht das verderbliche Verfahren anderer Staaten, welche Anleihen mit einer höheren Kapitalverschreibung machen, nachgeahmt werden; und daß endlich

9) die Staaten, wo Eisenbahnen als Staatsunternehmungen zur Ausführung kommen oder kommen sollen, wie Baden, Frankreich, — nur Belgien ausgenommen — bisher wenig geleistet und die Stimme ihrer eignen Bevölkerung oft gegen sich gehabt haben, die bisherige Erfahrung daher die vorher unter 8) aufgestellte Behauptung bestätigt.

Ergiebt sich nun aus diesen verschiedenen Gründen und Rücksichten die Folgerung:

daß Sachsen besser thue, den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten, so viel möglich, zu vermeiden und vielmehr die Ausführung eines seinen Bedürfnissen entsprechenden Eisenbahnsystems auf indirectem Wege durch Betheiligung des Staats bei den sich bildenden Privatunternehmungen zu vermitteln,

so bleibt die weitere Frage übrig:

welche Modalität zu wählen sei, um die Unterstützung des Staats den Eisenbahnunternehmungen auf die wirksamste und zweckmäßigste Weise zu Theil werden zu lassen?

Im Allgemeinen wird diese Frage nun dahin beantwortet werden können, daß diejenige Modalität sich am meisten empfehle, welche

1) die geeignetste ist, die Theilnahme der Kapitalisten den Eisenbahnen zuzuführen;

2) dem Staate nicht sowohl die geringsten Opfer, als vielmehr keine solchen auferlegt, die sich ihrem Umfange und ihren finanziellen Consequenzen nach nicht schon im Voraus mit annähernder Sicherheit übersehen lassen;

3) für die Unternehmer selbst noch so viele Chancen von Gewinn und Verlust übrig läßt, als nöthig ist, um ihr Interesse an einer zweckmäßig geleiteten und ökonomischen Verwaltung des Bahnbetriebs ungeschwächt zu erhalten.

Von diesen Gesichtspuncten aus haben die verschiedenen, denkbaren Arten der Staatsbetheiligung bei den Eisenbahnen