

Schon am letzten Landtage einer sorgfältigen Erwägung unterlegen. Ist man nun damals zu dem Resultate gelangt, daß der Zutritt des Staats zu den einzelnen Eisenbahnunternehmungen mit einer verhältnißmäßigen Quote des Anlagekapitals, unter Verzichtleistung auf den Dividendenanspruch zu Gunsten der übrigen Actionairs auf so lange, als nicht für die letztern ein Zinsgenuß von mindestens 4% sich ergeben werde, diejenige Unterstützungsweise sei, welche — namentlich im Gegensaße zur Uebernahme einer unbedingten Zinsengarantie — die wenigsten finanziellen Bedenken darbiete und den oben gestellten Anforderungen am vollständigsten entspreche, so kann es, auch nach den zeither gemachten practischen Erfahrungen, nur rathsam erscheinen, diese Ansicht ferner festzuhalten und die zur Unterstützung der Eisenbahnen von Staatswegen zu ergreifenden Maßregeln im Allgemeinen nach derselben zu bemessen.

Jedoch wird die hauptsächlichste Rücksicht bei den, den Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Unterstützungen nicht sowohl auf Festhaltung einer ein für allemal bestimmten Modalität der letztern, als vielmehr dahin gerichtet sein müssen, daß dieselbe den jeweiligen Zeitumständen und den obwaltenden concreten Verhältnissen thunlichst angepaßt werde. Diese sind nun aber bei den einzelnen in Frage stehenden Eisenbahnen keineswegs identisch, und können sich wenigstens, je nach Umständen, so gestalten, daß diejenige Art der Staatsbetheiligung, für die man sich im Allgemeinen entscheiden zu müssen geglaubt hätte, sich doch im gegebenen Falle als unanwendbar oder unvortheilhaft darstellte, daß z. B. durch Gewährung eines Darlehns oder selbst durch Uebernahme einer bedingten Zinsengarantie der Zweck auf einfacherem Wege und sicherer zu erreichen stünde, als wenn sich der Staat, selbst unter oneroseren Bedingungen, mit Actien betheiligen wollte. Hieraus folgt daher, daß der aufzustellende Plan hinsichtlich der Art und Weise der Mitwirkung des Staats kein exclusiver und unbedingt bindender sein dürfe, sondern dem Ermessen der Regierung hinsichtlich der Wahl der Mittel zum Zweck den nöthigen Spielraum gewähren müsse.

Werden nun diese Grundsätze bei den weiteren Maßregeln des Staats hinsichtlich der Eisenbahnen zur Richtschnur genommen, so ist wohl zu hoffen, daß es auf diesem Wege gelingen werde, das Land in nicht zu entfernter Zeit in den Besitz der gewünschten Eisenbahnverbindungen zu setzen, ohne der gegenwärtigen, wie den künftigen Generationen unverhältnißmäßige Kosten aufzubürden oder andere, nicht minder wichtige und bringende Staatszwecke den Eisenbahnen zum Opfer bringen zu müssen. — Angenommen, daß der Staat zu den herzustellenden Eisenbahnen durchschnittlich den dritten Theil des Anlagekapitals contribuirt, und überdieß noch die Zinsen à 4% während des Baues vorschußweise gewährte, so ergäbe sich nach obiger Berechnung und mit Einschluß der Zuschüsse zur sächsisch-bayerischen Eisenbahn ein Betrag von überhaupt 7 bis 8 Millionen Thaler, eine Summe, die, obschon bedeutend genug, doch bei der ohnehin durch die Umstände bedingten Vertheilung auf einen längern Zeitraum, zu den finanziellen Mitteln nicht außer Verhältniß stehen und keine außergewöhnlichen Anstrengungen erheischen würde. Denn da innerhalb der nächsten 10 Jahre, einschließlich der schon vorhandenen Summe ungefähr 3 Millionen aus den Ersparnissen und Ueberschüssen gedeckt werden dürften, eine halbe Million Thaler aber durch ein zinsloses Papier herbeschafft werden könnte, so blieben nur etwa 4 Millionen Thaler, die successiv anlehnsweise aufzubringen sein würden,

Anhang 1.

für deren Verzinsung und Tilgung aber die Mittel auch nur insoweit aus der Staatskasse gedeckt werden müßten, als sie nicht etwa durch auf die Staatsactien ausfallende Dividenden ausgeglichen würden, wozu mindestens bei einigen Bahnen gegründete Aussicht vorhanden ist.

Kann endlich nicht geleugnet werden, daß es sich bei dem vorstehend empfohlenen Verfahren mehr oder weniger um einen Versuch handelt, bei welchem die Möglichkeit des Fehlschlagens nicht ausgeschlossen ist, und liegt daher die Frage nahe, was dann zu geschehen haben werde, wenn dieser Fall überhaupt oder bei einzelnen Bahnen sich ereignen sollte? so läßt sich dieselbe nicht anders als dahin beantworten, daß zwar in alle Wege der Zweck höher stehen müsse, als das Mittel, daß daher bei Ausführung eines für das Staatswohl einmal als nothwendig anerkannten Eisenbahnsystems nicht auf halbem Wege stehen geblieben und dessen Zustandekommen nicht von äußeren Zufälligkeiten abhängig gemacht werden dürfe, daß jedoch andrer Seits bei wesentlich veränderten Voraussetzungen allerdings ein anderer, der neuen Sachlage angepaßter Operationsplan zu entwerfen sein würde, dessen Modalität eintretenden Falls den Gegenstand weiterer, zwischen Regierung und Ständen zu pflegender Erwägung bilden müßte.

Zu C.

„In welcher Zeitfolge?“

Bei Erwägung dieser Frage werden zuvörderst die rücksichtlich der einzelnen Bahnen bestehenden Verhältnisse nochmals in's Auge zu fassen sein.

1) Die sächsisch-bayerische Bahn muß zu Folge des Vertrags mit Baiern binnen 6 Jahren, vom 1. Juli 1841 an gerechnet, also spätestens im Sommer 1847 bis zur Grenze vollendet und dem Betriebe übergeben sein.

2) Für die Ausführung der österreichischen Staatsbahn von Wien über Prag zur sächsischen Grenze und der diesseitigen Bahn von Dresden nach der böhmischen Grenze zum Anschluß an erstere ist in der Uebereinkunft mit Oesterreich ein Zeitraum von acht Jahren, vom Tage der Auswechslung der Ministerialerklärungen an gerechnet, festgesetzt, und zwar sollen die Strecken von Prag nach der sächsischen und von Dresden nach der böhmischen Grenze im Frühjahr 1845, spätestens 1846 in Angriff genommen werden. Sachsen hätte daher seine Maßnahmen so zu treffen, daß es mit seiner Bahn längstens im Spätsommer 1850 die böhmische Grenze erreichen könne.

3) Für die Bahn nach Schlesien bestehen bindende Verabredungen wegen der Ausführungsfristen noch nicht. Da es nach Lage der Sache zweifelhaft ist, ob zu dergleichen überhaupt zu gelangen sein werde, so wird man sich darauf gefaßt zu halten haben, den Bau jedenfalls dann alsbald beginnen zu können, wenn schlesischer Seits in Beziehung auf die Ausführung der niederschlesischen Eisenbahn von Breslau über Bunzlau u. solche factische Vorschritte gemacht sein werden, welche an dem wirklichen Zustandekommen des Unternehmens nicht zweifeln lassen. — Der Bau der Flügelbahn von Ebbau nach Zittau würde sich an die, wiewohl vorzugsweise zu fördernde, Ausführung der sächsisch-schlesischen Linie unmittelbar anschließen.

4) Bei der erzgebirgischen Eisenbahn sind zwar keine Rücksichten auf das Ausland zu nehmen, durch welche der Anfang und die Beendigung des Baues an bestimmte Termine gebunden oder sonst die Beschleunigung desselben geboten wäre. Wenn aber dem Erzgebirge eine Eisenbahn-