

gehoben; es hat sich das Bedürfnis desselben aufgedrungen, und die Staatsregierung sah sich genöthigt, in einem Zeitraum von 20 und einigen Jahren, 194 Meilen zu chauffiren, welches, die Meile zu 20,000 Thlr. veranschlagt, 3,880,000 Thlr. kostete, und zu Neubauen und Unterhaltungen sind 303,000 Thlr. jährlich im Budget bewilligt. Hätte man vor dem Jahre 1781 nur daran gedacht, daß Sachsen auf seinen Chauffeebau 4 Millionen verwenden würde, so würden alle Menschen erstaunt sein, und geglaubt haben, das könne der Staat nicht unternehmen. Trät, wo es sich davon handelt, eine Eisenbahn anzulegen, wodurch man den Verkehr noch mehr befördern will, so könnte wohl der Fall sein, daß Einige Bedenken äußerten, wenn der Staat dieß unternehmen soll, aber man könnte ihnen entgegen halten, daß der Staat seit 20 Jahren so große Summen aufgewendet hat, ohne eine Rente davon zu genießen; denn obwohl Chauffeegelderbeiträge geleistet wurden, so stehen diese doch bei weitem der aufgewendeten Summe nach. Wolte man einwenden, es sei bei der Eisenbahnanlage von Leipzig nach Dresden zu berücksichtigen, daß man gar nicht Pferdekräft gebrauchen, sondern sich der Dampfwagen, also der Maschinen bedienen wolle; nun so entgegne ich, daß der Wagen ebenfalls eine Maschine ist, und wenn seine Construction gleich einfach erscheint, so ist er doch so complicirt, daß selbst der Dampfwagen nicht mehr complicirt sein kann, und also ist das kein Grund, daß wegen der Dampfwagen der Staat sein System in Bezug auf den Straßenbau aufgeben soll. Niemand wird deshalb auf den Gedanken kommen, aus diesem Grunde dem Staate den Straßenbau abzunehmen, und wenn es auch in andern Staaten, namentlich in den nordamerikanischen Freistaaten vorgekommen sein mag, so zweifle ich doch, ob ein Staat, wie Sachsen ist, dem sich größere Aussicht eröffnet, dabei gewinnen würde. Man wird mir entgegen, was ich zwar selbst anerkenne, daß der Staat als Gewerksunternehmer gegen die Privaten im Nachtheil stehe, und das sei auch auf die Eisenbahnen anzuwenden; allein dann müßte man ihm auch das Postwesen und den ganzen Straßenbau überhaupt abnehmen. Es ist zwar diese Ansicht schon geäußert worden; aber schwerlich werden die Stände diese Ansicht theilen; denn ich glaube kaum, daß man dann bessere Straßen haben wird; man wird vielmehr schlechtere haben, und es werden sich nur da Straßen finden, wo der Transport den Aufwand deckt; soll aber der Straßenbau gut ausgeführt werden, so müssen auch da Straßentracte ausgeführt werden, wo der Aufwand nicht gedeckt wird. Unsere Staatsregierung hat diese Ansicht auch bereits verfolgt, und Straßen selbst in solchen Richtungen gebaut, wo mit Sicherheit darauf zu rechnen ist, daß die Kosten nicht gedeckt werden. Nimmt man noch hinzu, daß der Straßenbau ohne Concession, ohne Privilegien, die man den Privaten ertheilen muß, niemals Fortgang gewinnen kann, so stellt sich die Ansicht um so mehr heraus, daß der Staat dieses unternehmen möge; denn wenn von Seiten des Staats keine Opfer gebracht werden, ist es gar nicht denkbar, daß der Privatmann dergleichen unternehmen könne. Der Grundsatz, daß der Staat im Vergleiche mit dem Privaten immer in

Nachtheil stehe, gilt von Fabrik- und dergl. Unternehmungen; allein etwas anderes ist es mit dem Chauffeebau und mit der Errichtung von Eisenbahnen. Eine Concurrrenz ist dabei nicht denkbar; denn sobald eine Eisenbahn von Leipzig nach Dresden angelegt ist, möchte ich den sehen, der noch daneben eine andere Eisenbahn anlegt, und so schwer ist die Unterhaltung auch nicht; denn sobald sie einmal angelegt ist, darf der Staat nur die neuen Erfindungen benutzen, um sie zu vervollkommen. Auf diesen Gesichtspunct leidet der Grundsatz, daß der Privatmann bei gewerblichen Unternehmungen gegen den Staat in Vorthheil stehe, keine Anwendung. Man führt nun auch an, die Privatgesellschaften hätten den Vorthheil, daß ihre Unternehmungen lohnend seien, und nicht an den zu hohen Besoldungen der Officianten scheitern würden. Das muß ich aber gleichfalls leugnen; denn eine Actiengesellschaft, welche eine solche Eisenbahn anlegen wollte, müßte aus mehreren tausend Personen bestehen, da die Kosten über eine Million betragen, und wenn eine Actie nur zu 500 Thlr. ausgegeben würde, so würden schon 2000 Personen dazu erforderlich sein. Diese bilden aber ebenfalls einen Verein u. wenn sie die Eisenbahn ausführen wollen, so müssen sie die Aufsicht darüber eben so gut, wie der Staat, Officianten überlassen; diese Gesellschaft kann getäuscht werden, es können Mißgriffe geschehen, wie bei Staatsunternehmungen, und sie ist im vielfachen Nachtheile. Das klägliche Ende der elb-amerikanischen und rheinisch-westindischen Compagnie, deren Vorsteher bedeutende Actieninhaber waren, bewährt meine Behauptung. Bei dem Beginn dieser Sache hat man gleichfalls diese Erfahrung gemacht, der Comité hat sofort zur Staatsregierung seine Zuflucht nehmen, und dieselbe um Begutachtung bitten müssen, auf welche Weise die Bahnen am besten eingerichtet werden können, und hat auch der Staatsregierung einen Aufwand dazu angeschlossen. Das Ganze ist eine gemeinnützige Unternehmung, und wie jede Regierung, so hat namentlich die sächsische Regierung die geeignetsten Mittel, wegen der ihr in vielen ihrer Beamten zur Verfügung stehenden Intelligenz und Erfahrung in vorzüglicher Maße zur Hand, und zwar nicht allein durch ihre Ingenieure, durch die bei dem Finanzministerium angestellten Mathematiker, sondern auch ganz besonders durch die beim Berg- und Straßenbau angestellten Officianten, und in diesen vereinigt sich eine solche Menge technischer Kenntnisse, daß der Staat die geeignetsten Personen auszuwählen vermag, während die Actiengesellschaft solche Personen erst auffuchen muß, und Mißgriffe in der Auswahl thun kann, es daher zweifelhaft ist, ob er gerade die trifft, welche bei der Ausführung dieses Unternehmens am geeignetsten sind. Daher hat der Comité bereits auch zu seinem Ehrenmitgliede den Maschinendirector Brendel ernannt, einen Mann, der den ersten Mechanikern Deutschlands beigezählt wird; er hat England bereist, wo das Maschinenwesen auf die höchste Stufe gebracht ist, er ist mit dem Baue von Dampfmaschinen genau bekannt, und eine solche Gesellschaft kann sich nur Glück wünschen, wenn er ihr beiträgt, indem er dem Gegenstande ganz gewachsen ist. Also ein solcher Mann findet sich schon für das Maschinenwesen vor, und die Staatsregierung dürfte nur seine Kenntnisse bei der Ausführung benutzen, und sie würde ihren