

Zweck nicht verfehlen. Das Terrain von Meissen ist besonders von solcher Beschaffenheit, daß daselbst durchgebaut werden muß, und dabei würde der Bergbau nützlich mit helfen können, das Corps der Bergleute stände ebenfalls zu Gebote, und die Actiengesellschaft, wenn sie das Werk mit Vortheil ausführen will, wird ebenfalls wieder in dieser Beziehung zur Staatsregierung ihre Zuflucht nehmen müssen. Dasselbe gilt von der Errichtung des Damms, wo Straßenbauofficianten gebraucht werden, und kurz, man nehme was man wolle, so werden solche Officianten erforderlich sein, die dem Staate schon zu Gebote stehen, und denen er vielleicht nur Gratificationen zu geben braucht, während die Actiengesellschaft solche Personen nur mit großem Aufwande acquiriren kann, wobei außer den größern Kosten auch Mißgriffe vorkommen können. Ich führe das an, um zu zeigen, daß dem Staate weit mehr Hilfsmittel zu Gebote stehen, und daß namentlich die Bergofficianten hier gebraucht werden könnten; denn genau genommen ist die ganze Grubensförderung in ebener und senkrechter Lage nichts anders, als ein bevorzugtes Fortkommen; denn bei Bergbau geht alles in Bahnen. Ein anderer Vortheil, den der Staat vor den Actionairs voraus hat, ist, daß er zu weit geringern Zinsen das Capital anwenden kann. Bekanntlich giebt der Staat nur 3 Procent Zinsen, während die Actionairs die Capitalien nicht anders, als zu 4 Procent verwilligen würden. Der Staat würde also bei einem Kostenaufwand von 1 Million, als wie hoch die Eisenbahn veranschlagt wird in Vergleich zu der Actiengesellschaft, welche die Capitalien zu 4 Procent verzinsen müßte, 10,000 Thlr. jährlich als Reingewinn voraus haben. Was nun das Unternehmen selbst anlangt, so verweise ich deshalb auf den Bericht, worin die Hoffnung gegeben ist, daß das Unternehmen der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden nicht nur die Zinsen von 4 Procent decken, sondern 5 und mehr Procent gewähren würde. Wäre das der Fall, so könnte man annehmen, daß wenn diese 4 bis 5 Procent zurückgelegt würden, das Capital in höchstens 10, 20 bis 30 Jahren zurückbezahlt wäre, die Eisenbahn aber als ein reiner Gewinn übrig bliebe. Ich verweise deshalb auf List's kleine Schrift, wo er Seite 5. sagt: „Nach unserer Ansicht kann die Eisenbahn nur dann der Gegenstand der Privatunternehmung werden, wenn sie neben dem öffentlichen Wohl auch das Wohl der Unternehmer zu befördern verspricht. Sie wird also auf jeden Fall die landesüblichen Zinsen tragen, und dann noch Aussicht auf eine ansehnliche Prämie gewähren müssen. Im entgegengesetzten Falle möchte die Anlegung von Eisenbahnen wohl eine verdienstliche, eine empfehlenswerthe, eine das öffentliche Wohl sehr fördernde Sache sein, aber ihrer Natur nach, gleich den Chausséen sich nur für die Regie der Regierung eignen.“

Ich halte dieß Geständniß für sehr naiv, und es leitet auf das bekannte: *virtus post numos*. Man sieht daraus, daß mit großer Wahrscheinlichkeit bedeutende Vortheile von der Unternehmung der Eisenbahn von Dresden nach Leipzig zu erwarten sind, und um so mehr, wenn die Fortsetzung der Eisenbahn in der Richtung nach der Grenze zu eingeleitet wird. Wie die Maschinen eingeführt wurden, so hat, obschon dadurch alle gebrechliche Leute und verwaisste Kinder ihr Brod verloren, und die

Verarmung überhand nahm, man doch nichts thun können, um es zu verhindern; eben so wird es aber da auf das Volk nachtheilig wirken, wo diese Eisenbahnen existiren. Es werden die Wagner, Schmiede, Stellmacher und dergleichen Leute bedeutenden Verlust erleiden, die Straßenarbeiter werden abgelohnt werden, selbst der ländliche Verkehr wird dadurch leiden, indem eine Menge Pferde überflüssig werden. Indessen fordert die Lage von Sachsen, daß es die Vortheile nicht aus der Hand lassen darf, welche sich dadurch zeigen, daß es der erste Staat ist, welcher sich für die Eisenbahnen ausspricht. Es dringt dieses System von Amerika und England immer mehr herein, und die, welche sich ihm widersetzen wollten, würden dabei zu Grunde gehen. Es ist daher von den Männern in Leipzig, welche sich dafür ausgesprochen haben, dankbar anzuerkennen, daß sie diesen Gegenstand in Anregung gebracht haben; indessen darf man doch nicht weiter gehen, als diese dankbare Anerkennung auszusprechen; denn man muß darauf Rücksicht nehmen, daß, wenn eine solche Actiengesellschaft einen großen Gewinn bei dem Unternehmen macht, sie ihre Capitalien nur wieder dahin verwendet, wo noch mehr Gewinn zu erwarten ist. Jede andere Straßenrichtung würde von der Actiengesellschaft unbeachtet gelassen werden, und sie würde ihre Unternehmungen nur dahin ausdehnen, wo sie auf Vortheil rechnen könnte; es würde also mancher Theil des Landes Zurücksetzung erleiden, während, wenn der Staat dieses Unternehmen ausführte, auch diese Landestheile Eisenbahnen erhielten. Nimmt man an, daß fast jeder Monat in diesem Fache neue Erfindungen bringt; nimmt man an, daß der Gegenstand sich so sehr empfiehlt, und so sehr vortheilhaft ist, so dürfte sich auch herausstellen, daß Sachsen nach und nach gleichsam wie mit einem Netze von Eisenbahnen umzogen werden könne, wenn vom Staate aus das Unternehmen stattfindet. Sollte dann ein Ueberschuß sich noch ergeben, so würde er zur Verringerung der Steuern verwendet werden können. Sachsen würde übrigens auch nicht der erste Staat sein, dessen Regierung eine Eisenbahn mit Dampfwagen anlegte. In der Sitzung vom 23. März d. J. beschloß die belgische Repräsentanten-Kammer nach einiger Debatte über die Frage: ob die Eisenbahnen mittelst concessionirter Actiengesellschaften, oder durch die Regierung ausgeführt werden sollten, mit 55 gegen 35 Stimmen die Ausführung durch die Regierung, und es sind für das beabsichtigte in Brüssel sich concentrirende Eisenbahnsystem große Summen ausgesetzt worden. Seiten der Minister war dafür unter andern angeführt: die Gegner hätten Auszüge aus Journalen und Werken über die Staatswirtschaft vorgebracht, um zu beweisen, daß man das Actiensystem für die Eisenbahnen annehmen müsse; allein eben so viele Beweise dagegen könnten aus durch die Kenntnisse und Einsichten ihrer Verfasser geachteten Blättern geltend gemacht werden. Die Theorien der Gegner des Project's der Anlegung der Bahnen durch die Regierung beruhten auf Grundlagen, die gegenwärtig, wo die Regierungen in die Hände der Völker übergegangen seien, nicht mehr vorhanden. Das Mißtrauen in ihre Absichten könne vernünftiger Weise nicht mehr bestehen, seitdem alle ihre Handlungen der Controle der Kammer und der Presse unterworfen seien. Das gepriesene System des Gehenslassens sei