

aber jetzt auf 100,000 gestiegen ist. Wenn man aber diesen Werth auf 100,000 Actien repartirt, so kommt ein Durchschnitt von  $12\frac{7}{12}$  Procent heraus, das macht also  $37\frac{3}{4}$  Mark. Statt dessen verlangt die Gesellschaft jetzt nur 30 Mark, also im Vergleich zu den bisher gehaltenen Einnahmen bedeutend weniger, als sie damals abgelehnt hat. Das ist nach meiner Ansicht schon eine Folge davon, daß man nicht mehr auf einen langen Bestand hoher Dividenden rechnet; es ist also schon in dieser Preisbestimmung darauf Rücksicht genommen worden, daß ein Rückgehen der Einnahme im Allgemeinen voranzusehen ist. Ich kann demnach die paar Worte, die ich Ihnen sagen wollte, nur noch mit dem Wunsche schließen, daß die hohe Kammer sich möglichst einstimmig der Ansicht der Regierung anschließen möge. Ganz unbedingt können wir freilich niemals die Verantwortung dafür übernehmen, daß nicht einmal ein Ausfall in unserer Einnahme entstehen wird; aber ich bin überzeugt, daß, wenn auch einmal ein kleiner finanzieller Ausfall entsteht, die sehr wesentlichen volkswirtschaftlichen Vortheile auf der einen und auf der andern Seite die Möglichkeit, infolge der Vereinigung auch Ersparnisse im Betrieb zu machen, von großem Einfluß sein und uns über jede Schwierigkeit hinweghelfen werden.

Staatsminister a. D. Dr. von Falkenstein:  
Meine Herren! Die Sache, um die es sich handelt, ist so gründlich von allen Seiten erörtert und ich bin so zweifellos über meine Abstimmung bereits in die Kammer gekommen, daß ich über die Sache selbst zu sprechen durchaus keine Veranlassung finde. Wohl aber drängt es mich, ich weiß nicht, ob mit Zustimmung der Kammer, aber wenigstens nach meinem eigenen Gefühle, dem Herrn Referenten den Dank auszusprechen für die überaus klare, übersichtliche und sorgfältige Darstellung dieser in vieler Beziehung so hochwichtigen Angelegenheit, die er nach meiner Ueberzeugung — und ich glaube, die große Mehrzahl der hohen Kammer wird diese Ueberzeugung theilen — mit ebensoviel Tact, als Gründlichkeit behandelt hat. Ich kann ihm daher nur in meinem Namen den aufrichtigsten Dank aussprechen.  
(Bravo!)

Diesen dankenden Worten möchte ich aber aus besonderen persönlichen Rücksichten noch ein anderes anerkennendes Wort hinzufügen. Es ist allerdings eine ernste Stunde, in der wir gewissermaßen Abschied nehmen von dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Meine Herren! Ich bin vielleicht der Einzige oder wenigstens Einer der Wenigen, der so zu sagen der Geburtsstunde dieser Eisenbahn als königl. Commissar im Jahre 1835 beigewohnt hat. Ich entsinne mich noch sehr wohl der Zeit, da im Jahre 1835 die erste Generalversammlung von dem weltbekannten List und dem in unserm Lande ebenso bekannten Harlort geleitet wurde, wo diese beiden Männer, wenn auch von ganz verschiedenen

Ansichten vielleicht ausgehend, aber doch in den Hauptpunkten zusammentreffend dieses für die damalige Zeit — man kann wirklich sagen, unerhörte Werk besprachen und befürworteten und der Ausführung entgegen führten. Ich habe dann lange Jahre hindurch als Commissar verschiedenen Sitzungen beigewohnt und mehr und mehr die Ueberzeugung gewonnen, mit welcher Solidität, mit welcher Umsicht das ganze Unternehmen geführt worden ist und wie sehr das Vaterland in der That diesem Directorium damals Dank schuldig war, daß es den Muth hatte, in jener Zeit, vom Publicum mehr angefeindet, als unterstützt, ein solches Unternehmen durchzuführen. Es hat sich das auch in der späteren Zeit bewährt, es ist bekanntlich die Verwaltung eine solche gewesen, die von allen Seiten nicht bloß im Inlande, sondern auch im Auslande vollständige Anerkennung gefunden, ja sogar als Muster einer guten Eisenbahnverwaltung gegolten und anerkannt worden ist. Ich habe geglaubt, daß ich in diesem Augenblicke, wo nunmehr nach meiner Ueberzeugung fest stehen dürfte, daß der Staat diese Bahn hoffentlich zum Segen des ganzen Vaterlandes übernehmen wird, also in diesem ernstesten Augenblicke dieses anerkennende Wort dem Directorium der Leipzig-Dresdner Bahn gegenüber aussprechen darf.  
(Bravo!)

Oberbürgermeister Dr. André: Meine Herren! Ich werde ebenfalls für den Ankauf stimmen, aber nicht aus dem Grunde, weil ich glaube, daß der Ankauf der Bahn eine politische Bedeutung in der Rücksicht haben könnte, dem Zustandekommen des Reichseisenbahnprojectes eine ernstliche Schwierigkeit zu bereiten. Das ist nach meiner Meinung nicht der Fall; hätte er in dieser Beziehung eine Bedeutung, so läge sie vielleicht auf der gerade umgekehrten Seite. Aber ich für meine Person bin ein entschiedener Gegner größerer Privateisenbahncomplexe. Ich theile durchaus nicht die Ansicht Derer, die es für wünschenswerth oder auch für erträglich halten, daß auf die Dauer derartige große wirtschaftliche Interessen in den Händen von Privatpersonen sich befinden, die ihrerseits lediglich dabei ihre Privatinteressen maßgebend sein lassen müssen. Ich begrüße es daher mit Freude, daß eine dieser größern Eisenbahncompagnien aus Deutschland verschwindet und hoffe, daß das Beispiel, was in dieser Beziehung Sachsen giebt, auch in andern Staaten dazu anmuntern wird, nach dieser Richtung möglichst energisch vorzugehen. Diese Privatcompagnien bereiten einer einheitlichen Verwaltung des deutschen Eisenbahnwesens ein größeres Hinderniß, als die Existenz von Eisenbahnen in den Händen kleinerer Staaten. Ich halte also dafür, daß man auch aus allgemeinen Gründen, zwar nicht aus denen des Herrn Referenten, der wahrscheinlich bezüglich meiner Auffassung des Reichseisenbahnprojectes ganz diametral entgegenstehende Ansichten hat, aber dennoch aus allgemeinen