Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder deren Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 3.—, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 3.75. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 4.50, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Diese Nummer kostet auf allen Bahnhöfen und bei den Zeitungs-Verkäufern 10 Pf.

Redaktion und Expedition: 158 Fernsprecher 222 Johannisgasse 8.

Filialexpeditionen: Alfred Hahn, Buchhandlg., Universitätsstr. 3 (Fernspr. Nr. 4046), L. Lösche, Katharinenstraße 14 (Fernsprecher Nr. 2485) u. Königsplatz 7 (Fernsprecher Nr. 7506).

Haupt-Filiale Dresden: Marienstraße 34 (Fernsprecher Amt I Nr. 1713).

Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg., Lützowstraße 10 (Fernsprecher Amt VI Nr. 4603).

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und des Königlichen Amtsgerichtes Leipzig, des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.

Reklamen unter dem Redaktionsstrich (4gespalten) 75 ₰, nach den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.

Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰.

Annahmeschluß für Anzeigen: Abend-Ausgabe: vormittags 10 Uhr. Morgen-Ausgabe: nachmittags 4 Uhr.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Die Expedition ist wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig (Inh. Dr. B., R. & W. Klinkhardt).

Nr. 467. Dienstag den 13. September 1904. **98. Jahrgang.**

Das Wichtigste vom Tage.

* **Die sächsische Regierung lehnt die Gewährung von Notstandstarifen für die Industrie endgültig ab.** (S. Sonderartikel.)

* **Daß Fürst Herbert Bismarck ernstlich erkrankt** ist und sein Zustand zu **Besorgnissen** Anlaß gibt, wird jetzt auch von den „Hamb. Nachr.", dem Organ der Familie Bismarck, bestätigt. (S. Dtsch. Reich.)

* Der Reichskanzler Graf v. Bülow ist gestern von Norderney nach Berlin abgereist.

* Die auf Platbeer in Deutsch-Südwestafrika verschanzte Abteilung Stempel ist nach Leutweins Meldung entsetzt worden. (S. Aufst. d. Herero.)

* In Berlin wurde heute der 5. internationale Dermatopathologen-Kongreß eröffnet. (S. Feuilleton.)

* Der Landschaftsmaler Prof. Nettich ist gestern in Lübeck gestorben.

* In Mailand beschloß am Sonntag eine von 4000 Mann besuchte Arbeiterversammlung, die gesamte Arbeiterschaft Italiens zu einem allgemeinen Ausstand aufzufordern. (S. Ausld.)

* In Marseille haben die Hafenarbeiter zum großen Teil die Arbeit wieder aufgenommen. (S. Ausl.)

* Der Zar hat Kuropatkin den Befehl zugehen lassen, Liaujang auf alle Fälle wieder zu nehmen. (S. russ.-jap. Krieg.)

Saure Trauben.

Die nationalliberale Jugend hat mit ihrem Leipziger Schulprogramm ins Schwarze getroffen. Das beweist nicht bloß die allgemeine Zustimmung, welche das Bekenntnis zur Simultanschule im liberalen Lager gefunden hat, das beweist noch mehr das merkwürdig widerspruchsvolle Verhalten der schwärzlich angehauchten Presse. Hier wechseln Liebe und Haß, Korn und Galle lieblich miteinander ab. Während die einen aus ihrer Enttäuschung kein Hehl machen, haben andere ganz genau gewußt, daß es so kommen mußte. In der Hauptsache läuft der Trost, den man sich in diesen Kreisen gegenseitig spendet, auf den Hinweis hinaus, daß es auch ohne die Nationalliberalen geht. Die Zentrumspresse stellt sich, als sei ihre Partei bisher durch das nationalliberal-freikonservative Schulkompromiß „ausgeschaltet" gewesen und gebe, sobald das Kompromiß in die Brüche gegangen sei, von neuem den Ausschlag. Und die konservativen Blätter stimmen dieser Geschichtsklitterung vergnügt zu. „Zerfällt die in dieser Frage angebahnte Annäherung der evangelischen Parlamentarier", schreibt der „Reichsbote", „so ist auf lange Zeit jedes politische Zusammenwirken wieder gestört und die Schulfrage muß dann durch eine gemeinsame Aktion der Konservativen mit dem Zentrum gelöst werden."

Wir wollen gar nicht davon reden, daß hier vom „Reichsb." selbst indirekt zugestanden wird, wie reaktionär das Schulkompromiß seiner Tendenz nach gewesen sein muß, wenn es jetzt ohne weiteres durch ein mit Hülfe des Zentrums zustande gebrachtes Schulgesetz abgelöst werden soll. Denn man wird den Konservativen doch wohl nicht nachsagen können, daß sie in Schulfragen keine ganz bestimmten Ziele und Absichten hätten. Es ist vielmehr klar, daß sie auch mit den Krücken des Schulkompromisses zu ihrem Ziele gelangen zu können hofften, wobei ja zugestanden werden mag, daß sie, um einen Teil der Nationalliberalen zu gewinnen, einen Pflock zurückgesteckt haben. Aber die Frage, wer beim Schulkompromiß eigentlich der Angeführte gewesen sei, kann auf sich beruhen bleiben. Uns interessiert vielmehr in erster Linie, ob der Liberalismus, indem er das Schulkompromiß preisgibt, wirklich ultramontane Geschäfte besorgt.

Zweifellos, wenn es nach dem Herzen der meisten konservativen Politiker in Preußen geht, dann kommt eine Verständigung über die Schule zwischen Junkertum und Zentrum zustande. Denn beide Teile haben starke gemeinsame Interessen: beide wollen vor allen Dingen den Einfluß der Kirche auf die Schule nach Möglichkeit verstärken und auch sonst einen Damm gegen allzutiefgehende Volksbildung errichten; denn Wissen blähet auf. Da andererseits die konfessionellen Ansprüche durch eine möglichst radikale Beseitigung der Simultanschule befriedigt werden sollen, so stehen einer konservativ-ultramontanen Kooperation keine unüberwindlichen Schwierigkeiten im Wege. Ob allerdings von konservativer Seite nicht dieser und jener Bedenken trägt, an diesem schwarzen Kartell teilzunehmen, das ist die Frage. Und zumal unter den Freikonservativen gibt es viele, die in der Auslieferung der Schule an die Kirche eine schwere Gefahr für den Staat erblicken. Immerhin ist das preußische Dreiklassenabgeordnetenhaus so reaktionär zusammengesetzt, daß sich doch noch eine konservativ-klerikale Mehrheit finden würde, selbst wenn einige politisch konservative Abgeordneten aus ihrem evangelischen Bewußtsein heraus beim schwarzen Schulkartell nicht mittun würden.

Soweit stimmt die Rechnung. Die Wiederholung der Schulkampagne von 1898 ist gemäß der parlamentarischen Machtverteilung möglich. Aber damit allein ist es noch nicht getan. Es muß auch der Feldherr da sein, der die schwarze Garde zu Kampf und Sieg führt. Damals hatte der Kultusminister v. Zedlitz-Trützschler das Wagnis unternommen — ein frommer und tüchtiger Mann, der nur leider noch nicht genug Staatsmann war, als er das Schulgesetz entwarf. Er mußte einem Sturme der Volksentrüstung, einem Sturme von geradezu unerhörter Kraft und Wucht, weichen, trotz seiner parlamentarischen Mehrheit, über die er verfügte.

Und heute? Man braucht sich nicht darüber zu täuschen, daß der jetzige Kultusminister Studt genau so konservativ und konfessionell gesinnt ist, wie damals v. Zedlitz war; man kann sogar zugeben, daß der Durchschnitt des preußischen Ministeriums noch um eine Nuance dunkler ist als vor elf Jahren, aber damit ist noch gar nicht gesagt, daß sich Herr Studt und seine Kollegen nun danach drängten, das heiße Eisen der konfessionellen Volksschule anzufassen. Ja, wenn man ihnen selbst die Anregung gibt, wie es im Schulkompromiß geschah, wenn man die Zustimmung gleichsam auf dem Präsentierteller überbringt, dann läßt sich das Ministerium vielleicht herbei, die Wünsche auf eine weitere Konfessionalisierung der Volksschule zu erfüllen. Aber aus eigener Initiative diese große und schwerwiegende Frage aufwerfen und lösen zu wollen, dazu dürfte der preußischen Regierung, wie sie heute ist, doch die nötige Initiative fehlen. Denn sie weiß ganz genau, daß es heute wie beim Zedlitzschen Entwurf gehen würde; das Volk würde sich um die bedrohte Volksschule scharen, es gäbe auf alle Fälle einen großen Lärm, der nur zu leicht bis zum Thron gehört wird. Graf Bülow aber will keine inneren Krisen. Er wird sich besonders vor einem Schulkampfe hüten, weil er weiß, daß seinerzeit Graf Caprivi dabei das preußische Ministerpräsidium und damit seine sicherste Grundlage verloren hat. Und ein solches Experiment sollte jetzt, in der Zeit der Flottenvorlage, Graf Bülow wiederholen, nur weil sich die Konservativen darüber ärgern, daß ihnen die nationalliberale Partei durch die Lappen zu gehen droht? Credat Judaeus Apella.

Ein Schulgesetz ist heute in Preußen ohne die nationalliberale Partei nicht zu machen, das ist das Ergebnis einer unbefangenen Prüfung der politischen Situation. Das wissen auch die Konservativen wie die Ultramontanen sehr gut. Deshalb kann man die Drohungen der klerikalen Presse mit Gleichmut erdulden; in allen diesen Auslassungen zorniger Wallung spricht nur der Aerger darüber, daß die Trauben eines konfessionellen Schulgesetzes zu hoch hängen.

Die sächsische Regierung und die Notstandstarife.

Die ablehnende Haltung der sächsischen Regierung gegenüber der aus Handels- und Industriekreisen gewünschten Einführung von Notstandstarifen wird in einer längeren, von den beiden sächsischen Regierungsblättern veröffentlichten Erklärung wie folgt zu rechtfertigen gesucht:

„Zunächst liegt unbestreitbar eine gewisse Unbilligkeit darin, wenn diejenigen, denen in regelmäßigen Zeiten die Wasserstraße zur Verfügung steht, durch Frachtermäßigungen für die Dauer des Ausfalls der Wasserstraße begünstigt werden, während die fern von der Wasserstraße angesiedelten Unternehmer jahraus jahrein die vollen ordnungsmäßigen Frachten bezahlen müssen ... Das Anführen, es sei ein Gebot der Billigkeit, daß der Staat den Gewinn, der ihm durch vermehrte Zuführung von Eisenbahntransporten infolge Einstellung der Frachtschiffahrt zufließe, den betroffenen Interessenten wenigstens teilweise zurückzugeben habe, kann nicht als zutreffend angesehen werden. Einmal handelt es sich hier um auf Grund der ordnungsmäßigen Tarife eingehende Staatseinnahmen, über welche die Regierung auch insoweit, als darin wirklich ein „Gewinn" liegt, in Rücksicht auf ihre Steuerzahler keineswegs willkürlich zugunsten einzelner Kreise von Interessenten verfügen kann. Die Anerkennung auch nur eines Billigkeitsanspruches auf Herausgabe eines Anteils der Fracht an diejenigen, die infolge besonderer Konjunktur zu vermehrter Bahnbenutzung veranlaßt sind, würde zu den bedenklichsten Konsequenzen führen.

Sodann hat speziell die sächsische Staatseisenbahnverwaltung selbst durch Einstellung des Elbumschlags-Verkehres nicht unerhebliche Einbußen zu erleiden. So werden z. B. die bisher für Leipzig usw. und auch für Schlesien über die sächsischen Umschlagsplätze gehenden Hamburger Sendungen nunmehr nach Einstellung der Schiffahrt ganz ohne Berührung der sächsischen Staatseisenbahnen abgefertigt. ... Von den geringen Frachtanteilen aber auch noch einen Nachlaß zu beanspruchen, ist gewiß nicht billig. Im Juli dieses Jahres haben die Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen aus dem Güterverkehr nur die ganz unbedeutende Zunahme um rund 67 000 ℳ erfahren. Auf den Kilometer der Betriebslänge berechnet ergibt dies eine Mindereinnahme von 2 ℳ für das Kilometer. ...

Weiter würde die nachgesuchte Tarifermäßigung den großen Fehler haben, daß sie weite Kreise, die ebenso oder noch härter von der Dürre betroffen werden als die zu Benutzung des Bahnweges veranlaßten Wasserinteressenten, nicht berücksichtigt. Es gilt dies vornehmlich von dem zunächst unmittelbar betroffenen Schiffahrtsgewerbe, dessen Lage durch eine Ermäßigung der Eisenbahnfrachten eher noch eine Verschlechterung erfahren würde, insofern durch Ablenkung der Transporte vom Wasser- auf den Bahnweg die Aussicht auf guten Verdienst beim Wiederaufgehen der Schiffahrt geschmälert wäre. Dem Vernehmen nach sind schon jetzt von der Schiffahrt für den Fall des Wiederaufgehens des Elbweges Wasserfrachten ausbedungen worden, die den Tarifsätzen der Eisenbahnen für die billigeren Güterklassen wenig nachstehen. ....

Außerdem aber würden sich neben vielen anderen auch diejenigen beschwert fühlen, die, nicht an der Wasserstraße liegend, Wasserkräfte für ihren Betrieb benutzen und infolge der Dürre zu vermehrtem Kohlenbezuge mit der Eisenbahn genötigt sind. Tatsächlich sind Gesuche um entsprechende Frachtermäßigungen von solchen Interessenten bereits eingegangen. Sonach stünde man bei Eingehen auf die nachgesuchte Frachtermäßigung in der Tat vor der Frage einer allgemeinen Herabsetzung der Staatsbahntarife, eine Wirkung, welche im Interesse der Finanzen des Landes unbedingt vermieden werden muß.

Andererseits aber würde die Ermäßigung der gegenüber den Elbschiffahrtsfrachten in Betracht kommenden Eisenbahntarifen infolge der Einstellung der Schiffahrt dazu führen, daß sie vielen Verfrachtern zugute käme, die einer Unterstützung sicher nicht bedürfen.

Aber auch die von der Handelskammer zu Dresden vorgeschlagene Bedingung, daß die Ermäßigung nur denjenigen zu gute gehen soll, die nachweisen, daß sie bei offener Schiffahrt den Wasserweg benutzt haben würden, ist ebenso im Tarifwege in vielen Fällen als geradezu undurchführbar zu bezeichnen. ....

Vor allem aber muß es aus volkswirtschaftlichen Gründen als ausgeschlossen angesehen werden, daß die Eisenbahntarife für sämtliche auf dem Wasserwege zur Beförderung kommende Wagenladungsgüter ermäßigt werden. Es stände in schroffem Widerspruch mit der bisherigen Eisenbahn-Tarif-Politik der deutschen Eisenbahnen, wenn auf diese Weise für ausländische Güter zum Nachteil der inländischen Produktion, die mit jenen im Wettbewerb steht, und die nunmehr durch die Gunst der Konjunktur vielleicht auf besseren Absatz hofft, außergewöhnlich billige Tarife eingeführt würden ... Andererseits erscheint es jedoch geradezu unmöglich, zumal bei der Kürze der Zeit, die zu begünstigenden Güter in zutreffender Weise auszuwählen. Es sei hier nur erwähnt, daß für Emtliche Güter, welche vorstehend als nicht zu begünstigen aufgeführt worden sind, bereits mehr oder minder dringende Gesuche um Frachtermäßigungen vorliegen. Es kann also in keinem Falle etwas geschaffen werden, was den Erwartungen der Interessenten entspräche, vielmehr würden unbedingt Klagen und Berufungen in größtem Umfange hervorgerufen werden.

Vom rein tariftechnischen Standpunkt aus zeigt sich sodann noch das Bedenken, daß der Tarif wegen der Notwendigkeit der Einhaltung einer sechswöchigen Frist für Einführung von Tariferhöhungen auf die Dauer der Schiffahrtsunterbrechung, wie beantragt, nicht beschränkt werden kann. Man müßte ihn mithin von vornherein nur für eine bestimmte Kalenderzeit in Geltung setzen, wobei man Gefahr liefe, daß man den Zeitraum zu lang bemißt und daß dann die Ermäßigung noch zu einer Zeit gewährt wird, wo kein Bedarf dafür mehr vorliegt. — — —

Hiernach konnte sich die Staatsregierung nicht zu einer Hülfsaktion entschließen, die, abgesehen von den unabsehbaren Konsequenzen, zahlreichen durch die Dürre geschädigten Interessenten, so insbesondere der Schiffahrt, nicht zugute kommen, dagegen vielen Verfrachtern ohne besonderen Bedarf Vorteile bringen würde und die überdies neben ganz außerordentlichen tariftechnischen Schwierigkeiten auch volkswirtschaftlich in hohem Grade anfechtbar erscheinen müßte.

Wollte man sich aber auch über alle diese Bedenken hinwegsetzen und doch in Würdigung der mißlichen Lage eines Teils der auf den Wasserweg angewiesenen Industrie einen Versuch mit Einführung allgemeiner oder auch besonderer Tarifermäßigungen machen, so ist nach der geographischen Lage Sachsens die Haltung der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung in der Frage von ausschlaggebender Bedeutung.

In den weitaus meisten Fällen nämlich und sicher in den Fällen, wo eine Frachtermäßigung am dringlichsten begehrt wird, kommt die Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Sachsen in Betracht. Die Entfernung Hamburg—Elsterwerda beträgt 403 km, diejenige Elsterwerda—Dresden 53 km (über Röderau stellt sich die preußische Entfernung auf 521, die sächsische auf 47 km). Entfallen somit von einer Frachtermäßigung etwa ⁸/₉ auf Preußen und nur ¹/₉ auf Sachsen, so liegt es auf der Hand, daß eine irgend wirksame Herabsetzung der Tarife nur unter Beitritt der preußischen Staatseisenbahnverwaltung möglich ist.

Nun hat aber bekanntlich der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die einschlagenden Gesuche ausnahmslos abgelehnt und es hat die sächsische Staatsregierung die bestimmte Ueberzeugung erlangt, daß Preußen jenen Standpunkt festhält und sich an einer etwaigen Frachtermäßigung für die Dauer der Sperrung der Wasserstraßen unter keinen Umständen und in keiner Weise beteiligen wird. ....

Weiter aber haftet der Maßnahme der große Nachteil an, daß sie in Rücksicht auf die bestehende Güterleitung außerordentlich ungleich wirken würde. Für die Strecke Hamburg—Zittau z. B. (528 km) kommt nur die sächsische Strecke Nikrisch—Zittau (24 km), für Hamburg—Werdau (451 km) nur die sächsische Strecke Gera—Werdau (38 km) in Frage; für die an der preußischen Staatsbahn liegenden Stationen des Landes aber (z. B. in Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Kamenz usw.) entfiele im Verkehre mit Hamburg gar nichts. Bei der Relation Hamburg—Annaberg (506 km) dagegen wäre die Erstattung vom dem sächsischen Anteile an der Strecke Leipzig II—Annaberg mit 136 km zu berechnen. Ein Verfahren, das zu so großen, rein zufälligen Ungleichheiten führen würde, läßt sich schon aus diesem Grunde nicht empfehlen. ....

Für Transporte zwischen Böhmen und Sachsen, wobei es sich vornehmlich um Kohlen handelt, hat nicht einmal die Handelskammer Dresden Frachtermäßigungen befürwortet. Sie erscheinen auch in Rücksicht auf die deutsche Kohlenproduktion recht bedenklich, ganz abgesehen davon, daß, dem Vernehmen nach, die böhmischen Kohlenwerke sich anschicken, die Mehrkosten des Bahntransportes ihrerseits durch Preis-Nachlässe teilweise auszugleichen. Eine Frachtermäßigung dürfte mithin aller Voraussicht nach nur den böhmischen Werken, welche jene Preisermäßigung voraussichtlich sofort wieder aufheben würden, zugute gehen .....

Die Staatsregierung hat noch erwogen, ob es etwa angängig wäre, der durch Einstellung des Elbverkehrs zweifellos in gewissem Umfange in Bedrängnis geratenen sächsischen Industrie durch eine zeitweilige allgemeine Ermäßigung der Kohlentarife beizuspringen. Leider aber erwies sich bei näherer Betrachtung auch dieser Weg nicht als gangbar. Eine solche Ermäßigung würde, wenn anders sie nicht geradezu verschwindend gering sein sollte, ganz erhebliche Einnahmeausfälle für die Staatseisenbahnverwaltung verursachen, andererseits aber für die Beteiligten fast ohne Belang bleiben. Man hat berechnet, daß eine solche Ermäßigung, wenn man sie nur auf 3 ℳ auf 10 t annimmt, der Staatskasse im Verlauf von zwei Monaten etwa 600 000 ℳ kosten würde, daß sich aber für einen größeren Betrieb nur eine Ersparnis um etwa 80 bis 100 ℳ im Monat herausstellen würde, ein Betrag, der gewiß als Mittel zur Behebung einer Notlage für solche Betriebe gar nicht in Betracht kommen kann.

Sodann aber würde die Ermäßigung auch zahlreichen, weder durch die Sperre des Elbweges, noch sonst durch die Dürre betroffenen Unternehmern, die einer Unterstützung gar nicht bedürfen, zugute gehen, während die am meisten geschädigte Schiffahrt und z. B. auch die ohne Dampfkraft arbeitenden Wassermüller ganz leer ausgehen würden.

Endlich war auch noch die Unterstützung der betroffenen Industriellen durch bare Mittel aus der Staatskasse in Betracht zu ziehen.

Diese Maßregel hätte den großen Vorzug, daß man auf der einen Seite diejenigen, die überhaupt keinen Schaden erlitten haben, ausschließen und auf der anderen Seite die wirklich Geschädigten mit größerer Sicherheit treffen könnte. Nur auf diesem Wege würde es beispielsweise möglich sein, die oft erwähnte Schiffahrt zu unterstützen.

Aber auch dieser Maßregel stehen die größten Schwierigkeiten entgegen: jede Aktion, die an einzelne Fälle anzuknüpfen hat, ist mißlich, weil sie dem behördlichen Ermessen einen so weiten Spielraum zu lassen hat, daß Fehlgriffe und in noch höherem Maße Mißdeutungen unvermeidlich sind. Klagen über zu reichliche Entschädigungen der einen und zu knappe Entschädigungen der anderen würden in großer Menge erhoben werden. Weit schwerer aber würde noch ins Gewicht fallen, daß die Regierung damit der sich immer mehr verbreitenden und an sich in vielen Richtungen sehr bedenklichen Neigung Vorschub leisten würde, für jede Not und für jeden Schaden den Staat haftbar und ersatzpflichtig zu machen. Denn das unmittelbare Eingreifen durch Gewährung barer Geldbeträge würde den Charakter der Staatsunterstützung viel schärfer hervortreten lassen, als dies bei Frachtermäßigungen der Fall wäre. Auch ist es gewiß, daß diese Art der Abhülfe der Mehrzahl der Interessenten, nicht nur wegen des ihr anhaftenden soeben erwähnten Charakters der direkten Unterstützung aus Staatsmitteln, sondern vor allem wegen der individuellen Beurteilung der einzelnen Fälle mit den daraus unvermeidlich hervorgehenden Untersuchungen der geschäftlichen Verhältnisse durchaus unwillkommen sein würde. ....

Schließlich aber wird man bei unbefangener Beurteilung der Sachlage doch wohl nicht verkennen dürfen, daß die durch die zeitweilige Einstellung der Schiffahrt geschaffene Lage gegenwärtig nicht eine derartige ist, daß ein Eingreifen des Staates durch Gewährung barer Zuschüsse ohne vorheriges Gehör der Landstände unbedingt geboten wäre. Schon jetzt sind vielfach Stimmen laut geworden, die sich mit Entschiedenheit gegen jede Notstandsaktion aussprechen, und es kann wohl damit gerechnet werden, daß nach Verlauf einiger Zeit, wenn der Verkehr wieder die gewohnten Bahnen eingeschlagen hat, die öffentliche Meinung des Landes es nur billigen wird, wenn die Regierung sich gegen eine Belastung der Steuerzahler zugunsten der vorübergehend geschädigten Interessenten ablehnend verhalten hat."

Es ist ganz zweifellos, daß sich gegen alle Notaktionen des Staates die schönsten Bedenken vorbringen lassen, und das ist im vorliegenden Falle auch in außergewöhnlicher Ausführlichkeit geschehen. Fragt sich nur, ob nicht doch der Notstand so groß ist, daß alle jene Bedenken hinfällig werden. Die Regierung bestreitet es, die beteiligten Kreise und die ausschlaggebenden bürgerlichen Parteien bejahen es. Wir erinnern nur daran, daß auch das konservative Parteiorgan Sachsens die Notwendigkeit einer Hilfe für die bedrängte Industrie anerkannt hat. Immerhin ist die Aufrichtigkeit anzuerkennen, mit der die Regierung ihren eigenen ablehnenden Standpunkt dargelegt hat. Sie hätte sich noch weit mehr, als hier geschehen, hinter Preußen verschanzen können. Denn daß jegliche auf Sachsen beschränkte Tarifermäßigung beinahe wirkungslos bleiben muß, ist ohne weiteres klar und wird auch von keiner Seite bestritten. Da aber drängt sich doch der Eindruck auf, daß eine Hülfe, die in der hier vorliegenden Weise von der eigenen Regierung beanstandet und für bedenklich erachtet wird, nicht mit Nachdruck von einer fremden Regierung gefordert werden kann. Das ist dann keine dringliche Vorstellung mehr, sondern eine Anfrage mit der schon halb und halb suggerierten Antwort nein. Damit soll gar nicht einmal gesagt werden, daß der preußische Bahnfiskus nun unter allen Umständen bei stärkerem sächsischen Nachdruck sein vangermanisches Gemüt entdeckt hätte, dazu ist uns denn doch auch die feustige preußische Bahnpolitik schon zu viel Entgegenkommen schuldig geblieben. Aber schwerlich war eine lauwarme Vertretung

SLUB
Wir führen Wissen.