

würden. Wurde noch Mehreres von Staatseisenbahnen erwähnt, so überlasse ich es dem Herrn Referenten, die hierüber in der Deputation ausgesprochenen Ansichten weiter zu verfolgen. Im Allgemeinen will ich nur erklären, wie ich die Ansicht theile, daß Sachsen wohl am besten das jetzt verfolgte System beibehält, indem es an hinreichender Erfahrung mangelt, ob es zweckmäßig sei, wenn nur Privatgesellschaften, oder wenn nur der Staat Eisenbahnbaue unternehme. Es sind zwei sich einander gegenüberstehende Ansichten, worüber es nach meinem Dafürhalten noch an hinlänglichen Erfahrungen gebricht, weshalb auch die Deputation, wenigstens in dem ersten Theile ihres Berichts bei der sächsisch-bairischen Eisenbahn so verfahren ist, wie im Berichte niedergelegt worden ist. Wurde noch vom Abgeordneten Rittner bemerkt, daß die Oberländer'schen Anträge rein unausführbar seien, weil sie sich nicht durch die practische Erfahrung bewährt hätten, so muß ich auf den ganzen Gang der Discussion hinweisen und bemerken, daß, weil seine Vorschläge zum Theil ganz neue Einrichtungen bezwecken, man darüber noch keine practischen Erfahrungen haben kann, und daß dies wohl ein Grund ist, welcher gegen alle neuen Unternehmungen sprechen würde. Es hat nämlich dem Abgeordneten unbegreiflich geschienen, wie man die Eisenbahndirectionen zwingen könne; allein von einem Zwange ist in den Anträgen nicht die Rede, sondern nur von einer Vermittelung. Erklärt sich noch der Abgeordnete Cubasch gegen diese Anträge und behauptet, fleißige Arbeiter brauchten keine Sparcassen und Menage, so muß ich darauf entgegnen, daß fleißige Arbeiter noch nicht sparsame Arbeiter, wenigstens diese Begriffe verschieden sind, daß daher auch für fleißige Arbeiter Sparcassen nützlich sein können, und daß fleißige Arbeiter vor Uebertheurungen nicht gesichert sind, und es deshalb wünschenswerth ist, auf minder kostspielige Weise ihnen zu ihrem Lebensunterhalte zu verhelfen.

Abg. v. Thielau: Ich werde über die Anträge des Abgeordneten Oberländer kein Wort sagen, ich werde größtentheils dafür stimmen, weil ich sie für unschuldig halte. Meine Absicht ist, bloß im Allgemeinen die Ursachen anzugeben, warum ich so, wie im Deputationsberichte die Majorität sich ausgesprochen, mich erklärt habe. Als die Eisenbahnen hier im Lande zuerst als eine neue Erscheinung auftraten, erklärte sich die Staatsregierung gegen jede Betheiligung. Es war gar keine Frage darüber, ob der Staat selbst etwas für dieses Unternehmen thun sollte oder nicht, sondern man suchte entschieden sich diese Sache vom Halbe zu schaffen und einer Gesellschaft à tout prix zu überlassen, und zwar die Hauptbahn des Landes, die allerdings die einträglichste sein mußte. Man würdigte diese Erscheinung nicht in der Art, wie sie zu würdigen war. Ich kann dieses sagen, meine Herren, denn ich habe mich damals gegen diese Ueberlassung der Eisenbahnen erklärt, wie sie erfolgt ist; ich bin aber davon abgehalten worden, einen positiven Antrag zu stellen, auf die dringenden Bitten von Männern, die hier in der Kammer in hohem Ansehen gestanden haben und die ich sehr leicht nennen könnte, weil man behauptete, das ganze Unternehmen werde durch jede den Staat sichernde Bestimmung scheitern, auch bei der damaligen

Ansicht der Regierung und Stände ein Antrag nichts geholfen hätte. Seit dieser Zeit hat sich die Lage der Sache allerdings geändert. Noch beim nächsten Landtage, nachdem die Leipzig-Dresdner Gesellschaft privilegiert worden war, wurde die Staatsregierung erst durch Petitionen und Anträge der Stände zu einer Theilnahme veranlaßt, und erst am dritten Landtage trat sie selbst mit einem Plane hervor, weil zu der Zeit die dringende Gefahr, umgangen zu werden, die Staatsregierung nöthigte, diese Erscheinung in der Art aufzufassen, wie sie gleich anfangs hätte aufgefaßt werden sollen. Es war die Frage, wie der Staat sich betheiligen solle? Den Bau wollte die Staatsregierung nicht übernehmen und auch die Kammer nicht, und so geschah es, daß die Betheiligung vorgeschlagen wurde, welche bis jetzt in Sachsen stattgefunden hat. Ich selbst habe die Ehre gehabt, damals die Berichte zu erstatten, und bin derjenige, der den Plan ausgearbeitet hat, wie der Staat sich betheiligen solle und betheiligt hat. Daher glaube ich es mir schuldig zu sein, das zu sagen, was ich darüber geäußert habe. Ich theile die Ansicht des Herrn Staatsministers, daß das System, das wir einmal eingeschlagen haben, dann, wenn der Staat nicht selbst baut, jedenfalls das allerrichtigste ist, welches von der Staatsregierung angenommen werden konnte. Wollen wir uns doch nicht täuschen, meine Herren; nachdem wir die Hauptlinien an Gesellschaften gegeben haben, so werden wir diese Actien für den Normalwerth nie wieder bekommen. Wir werden diese Eisenbahnen für die darauf verwendeten und zu verwendenden 33 Millionen Thaler niemals erlangen, sondern nur gegen einen Zuschlag um 7 Millionen circa Thaler und mehr. Indes kann ein Moment eintreten, wo es für den Staat wichtig ist, diese oder jene Bahn zu acquiriren, und daher ist die Bedingung, daß diese Bahnen nach 25 Jahren vom Staate acquirirt werden können, wohl eine, auf welche der Staat Werth zu legen hat, obwohl ich zweifle, daß wir nach 25 Jahren davon ohne Noth Gebrauch machen werden, da wir zu dieser Zeit einige 30 Millionen eben so wenig werden übrig haben. Ich mache darauf aufmerksam, indem ich mich gegen die Verlassung dieses Systems ausspreche, daß doch wohl zu berücksichtigen ist, daß noch keine Erfahrung vorliegt, wie diese Eisenbahnen in Zukunft rentiren werden, wenn sie sich in Staatshänden befinden werden, und wenn, wie außerdem zu erwarten steht, Concurrenzbahnen eintreten, welche lediglich dadurch unterdrückt werden können, wenn der Staat bestimmte Linien auszeichnet, und den Privaten nicht gestattet, dergleichen neue Concurrenzunternehmungen zu machen. Man hat gegen das System ganz besonders aufgestellt, daß einzelne Actionairs sich dabei bereicherten. Ich gebe das sehr gern zu, meine Herren; allein daraus ist nicht der Schluß herzuleiten, daß deshalb für die Unterthanen und Steuerpflichtigen diese Art der Ausführung unvortheilhaft sei. Es ist wohl zu berücksichtigen, daß der Ausfall an Zinsen, der bei diesen Bahnen eintreten könnte, durch Unglücksfälle, die eintreten können, durch Naturereignisse, politische Unruhen oder einen Krieg, von den Steuerpflichtigen zu übertragen wäre, und daß, wenn eine Bahn statt 4 Procent nur 2 Procent gäbe, dann der Rest aus der Staatscasse bezahlt werden