

müßte. Dazu kommt, daß der Staat wohl gegründete Ursache hat, darauf zu halten, daß seine Ausgaben und Einnahmen wo möglich auf feste Positionen basirt werden können, und dieser Grund ist es, der mich ganz besonders auch für die Fortsetzung des jetzigen Systems interessirt. Wir haben von diesen 33,100,000 Thalern, die jetzt für diese Eisenbahnen erforderlich gewesen sind oder noch erfordert werden, nur 9,200,000, excl. der Chemnitz-Zwickauer Bahn, aus Staatscassen zu tragen; hiervon sind circa 2 Millionen bereits gedeckt, so daß es sich nur um Beschaffung von ungefähr noch 7 Millionen handelt; wenn die Zinsen zu 4 Procent gerechnet werden, so macht das 280,000 Thaler. Der Staat weiß also, daß er über den Verlust von 280,000 Thaler nichts verlieren kann, wohl aber bleibt ihm die Aussicht, dieses Capital verzinst zu erhalten. Ich halte das für einen großen Gewinn für den Staatshaushalt; denn nur auf einen festen Grund darf der Staat seine Finanzoperationen gründen. Wenn andere Staaten anders gehandelt haben, so mache ich darauf aufmerksam, daß das in Staaten geschehen ist, wo nur eine einzige Linie in Frage kam und wo der Bau bedeutend wohlfeiler auszuführen war, als hier. Die bairische Eisenbahn ist bis jetzt nur auf ein Gleis angelegt worden, und es treten dort Verhältnisse ein, die nicht hierher zu ziehen sind. Wenn der österreichische Staat die Bahnen auf seine Kosten baut, so hat er vielleicht andere Mittel, um diese enormen Kosten ohne Belastung der Staatsangehörigen aufzubringen, als der sächsische Staat sie besitzt. Ich will mir darüber kein Urtheil erlauben; wir aber sind nicht in dem Verhältnisse, um solche ungeheure Schulden auf das Land laden zu können. Für unser kleines Land würde eine neue Schuld von 33 Millionen eine sehr bedeutende sein, und die Steuerpflichtigen würden wohl mit Recht zu klagen haben, wenn die Staatsregierung die Deckung des Ausfalls allein übernehme. Uebrigens bin ich auch nicht gemeint, solche Unternehmungen dem Staate wegen besserer Verwaltung zuwenden zu wollen. Ich habe bis jetzt noch nicht die Erfahrung gemacht, daß der Staat einen so großen Einfluß dem Publicum auf seine Verwaltung einräume, daß die Gebrechen, die sich herausstellen, eine so leichte Abhülfe finden, wie bei Privatgesellschaften, deren Interesse es fordert, mit dem Publicum fortzugehen. Allerdings muß ich hierbei bemerken, daß der Wunsch eines Abgeordneten, der vorhin sprach, hinsichtlich recht niedriger Fahrpreise, allerdings ein Punkt sein würde, wobei der Staat wohl dem Andrängen des Publicums durch die Stände nachgeben würde; aber gerade hier würde eine Gefahr für die Steuerpflichtigen vorhanden sein, die niedrigen Fahrpreise durch ihre Steuern zu decken. Ich bezweifle aber im Allgemeinen, daß eine Staatsverwaltung mehr Rücksicht auf das reisende Publicum nehmen würde, als eine Privatgesellschaft. Es ist nicht zu leugnen, daß wir ein gemischtes System haben; aber es giebt dieses der Staatsregierung genügende Gewalt in die Hand, wenn sie sie nur ausüben will. Die Oberaufsicht bleibt der Staatsregierung, und die neuen Bahnen, die begründet werden, können höchstens darüber klagen, daß die Staatsregierung mehr, als nöthig wäre, diese Aufsicht ausübt; denn die Ausführung wird häufig dadurch nur

zu sehr gehindert, weil zu der nöthigen Communication mit den Behörden eine Menge Schreiberei erforderlich und dadurch viel Zeit verloren geht. Die Staatsregierung hat sich bei neuen Concessionen als Mitglied der Gesellschaft sehr bedeutende Rechte ausbedungen; zum andern Theile hat die Staatsregierung im Oheraufsichtsrechte die nöthigen Rechte. Ich halte daher dafür, daß man sich wohl bedenken möge, ein System zu verlassen, was bis jetzt wenigstens die wenigsten Kosten auf die Steuerpflichtigen wälzt. Ich bin nicht der Meinung, meine Herren, daß, wo die Nothwendigkeit eintritt, wo die Verhältnisse der Art sind, keine andere Frage sein kann, entweder auf Staatskosten zu bauen, oder einen Staatsvertrag nicht auszuführen; aber zu versuchen ist es überall, den Privatgesellschaften die Concurrnz zu eröffnen, wenn man einmal das System eingeschlagen hat, wie wir es gethan haben. Ich weiß recht gut, meine Herren, daß die Ausbringung von mehreren Millionen durch Privatgesellschaften fast dasselbe ist, als ob der Staat diese Operation macht; allein die Nachwirkungen sind nicht dieselben für die Steuerpflichtigen. Im Allgemeinen muß ich bemerken, daß wir leider die Erfahrungen nicht benutzen, indem man die Bahnen auf einmal hat bauen lassen, und so alle Bahnen das Behrgeld bezahlen läßt. Hätte man die Ausführung der einen Bahn abgewartet, ehe eine andere zur Ausführung gekommen wäre, so würde das Behrgeld der einen der andern zu Gute gekommen sein. Namentlich hätte das tüchtig durchgebildete Personal von der einen zur andern übergehen können, und man würde manche traurige Erfahrung nicht gemacht haben. Ich glaube, daß ich noch Gelegenheit haben werde, mich über die einzelnen Bahnen auszulassen; für jetzt füge ich nur noch den dringenden Wunsch hinzu, daß die Kammer bei dem Systeme, welches einmal die Staatsregierung und die Kammer gemeinschaftlich angenommen haben, beharren möge.

Präsident Braun: Ich kann nun wohl die Debatte für geschlossen ansehen und dem Herrn Referenten das Schlusswort geben.

Referent Abg. Georgi: Meine Herren! Ich komme zu dem Schlussworte zu einer Zeit, die für eine längere Rede nicht mehr günstig ist, und ich werde Sie deshalb nicht lange aufhalten. Gälte es in diesem Augenblicke, ein neues System aufzustellen über die Begründung des Eisenbahnwesens in Sachsen, so würde ich es für meine Pflicht halten, nach meinen schwachen Kräften dringend dahin zu wirken, daß man das System des Staatsbaues annehmen möge, weil ich fest überzeugt bin, daß die Eisenbahnen weit mehr zu dem wahren Wohle des ganzen Landes beitragen werden, wenn deren Verwaltung von einem Standpunkte aus erfolgt, der mehr dem allgemeinen Landesinteresse und nicht vorzugsweise Privatinteressen günstig ist, von einem Standpunkte aus, den ausschließlich oder doch vorzugsweise anzunehmen, man von Privatunternehmern nicht verlangen kann. Ich habe bei einem frühern Landtage schon auf die Nothwendigkeit hingewiesen, daß der Staat bei dem Eisenbahnwesen die Fürsorge für die Staatsinteressen selbst und direct übernehme, und dadurch jeder