

Collision mit Privatinteressen vorbeuge; man hat sich aber leider nicht für das System des Staatsbaues entscheiden wollen. Jetzt muß nun allerdings die Angelegenheit so genommen werden, wie sie eben vorliegt. Zu beklagen ist es aber nach meiner Ansicht immer, daß, wie wichtige finanzielle Gründe auch seiner Zeit gegen den Staatsbau entschieden haben mögen, man diesen Bedenken doch ein zu großes Gewicht eingeräumt hat im Vergleich zu den hochwichtigen Gründen, welche für den Staatsbau bei Eisenbahnen sprechen. Ich werde die Art, wie der Staat sich bei den Eisenbahnen bei uns betheilt hat, immer als fehlerhaft betrachten müssen. Denn, meine Herren, Alles, was bei den Eisenbahnerträgen über die Zinsen erlangt wird, ist geradezu eine Besteuerung des Verkehrs durch Privaten, muß von den Steuerpflichtigen über den Zweck bezahlt werden. Bestände noch dagegen die Verpflichtung der Privatunternehmer, wenn die Zinsen nicht erreicht werden, sie ihrerseits zuzuschießen, so wäre das allenfalls eine Ausgleichung; das ist aber nicht der Fall. Denn dann tritt zunächst der Staat mit seinem ganzen Antheile vollständig zurück. Also ist immer der Staat im Nachtheile. Wenn die Eisenbahnen einen guten Ertrag geben, so ziehen die Actionaire den Vortheil, und ist der Ertrag ein schlechter, so trägt der Staat den Schaden. Gute Bahnen geben den Actionairen den Nutzen, schlechte dem Staate den Nachtheil; in guten Jahren beziehen die Privatunternehmer den Gewinn, in schlechten trägt der Staat den Schaden. Also für fehlerhaft muß ich unser System gewiß halten. Indes auf dem Standpunkte, auf dem wir uns jetzt nun einmal befinden, müssen wir die Bahnen, die noch in Frage kommen, so betrachten, wie die Verhältnisse dafür gerade vorliegen, und allerdings theilen die Stände, wenn Fehler begangen worden sind, die Verantwortlichkeit dafür mit der hohen Staatsregierung. Denn bei dem Landtage 1848 sowohl, wie bei dem vorigen Landtage hat die Ständeversammlung sich gegen den Staatsbau der Eisenbahnen ausgesprochen und das System vorgeschlagen und genehmigt, was wir in Sachsen angenommen haben. Ich komme mit wenigen Worten auf einige einzelne Bemerkungen zurück. Der Abgeordnete D. Schaffrath hat der Finanzdeputation an das Herz gelegt, sie möge sich, da sie sich hier für große Bewilligungen mit Liberalität ausgesprochen habe, auch kleinern Bewilligungen für andere Zwecke geneigt zeigen. Ich glaube, die Finanzdeputation hat die Verpflichtung bei großen wie kleinen Bewilligungen, immer den Zweck und das Verhältniß der verlangten Summen zu diesem Zwecke in's Auge zu fassen, hiernach aber, und nicht nach Höhe der Summen an sich, Bewilligung oder Verweigerung vorzuschlagen, und diesem Systeme wird die Deputation auch treu bleiben müssen. Es ist die öconomische Verwaltung der Eisenbahnen vielfach angegriffen und der hohen Staatsregierung an das Herz gelegt worden, dabei auf irgend eine Weise einzugreifen und auf bessere öconomische Verwaltung hinzuwirken. Es ist wohl nicht zu verkennen, daß manche Mangelhaftigkeit in dieser Beziehung sich noch findet, daß mancher Fehler begangen worden ist. Es

sind mir selbst vielfache Klagen darüber zu Ohren gekommen und ich glaube, es bleibt in dieser Beziehung noch Manches zu wünschen und zu thun. Allein andererseits muß man auch billig sein und nicht verkennen, daß bei Begründung der Eisenbahnen meist es gilt, in gegebener kurzer Zeit große Zwecke zu erreichen, und daß diese Zwecke nicht immer mit gewöhnlichen Mitteln zu erreichen sind. Es läßt sich bei dem Baue der Eisenbahnen durchaus nicht immer der Maassstab anlegen, den Privaten bei ihren Bauen im Auge haben, und daraus folgt manches mißgünstige Urtheil. Aber daß Vieles wohl noch öconomischer eingerichtet werden könnte, vermag ich nicht in Abrede zu stellen. Es sollte hauptsächlich in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahnen durch das System, welches wir angenommen haben, daß der Staat als Actionair hinzutritt, das Interesse des Staats geschützt werden, und es verdient in dieser Beziehung vor den in andern Staaten beliebten einfachen Zinsgarantien gewiß den Vorzug. Ich bin auch der Meinung, daß der Staat durch diese Betheiligung als Hauptactionair das Mittel und ein viel sicheres Mittel habe, auf die Verwaltung der Bahnen hinzuwirken, als wenn er nur als Aufsichtsbehörde der Eisenbahnverwaltung gegenübersteht. Wenn darauf hingewiesen worden ist, daß ein ständischer Director für die Eisenbahnen aufgestellt werden möchte, so könnte ich mich nicht dafür erklären. Die Ernennung eines Regierungsdirectors zu den Eisenbahnen ist eine reine Verwaltungssache; die Stände haben zwar das Recht, die Verwaltung zu kontrolliren, nicht aber, auf diese Weise selbst dabei einzugreifen. Wenn ferner gewünscht worden ist, daß den Ständen die Einsicht in die Verwaltung der Eisenbahnen gewährt werde, so muß ich darauf aufmerksam machen, daß die Verwaltung der Eisenbahnen öffentlich ist, daß öffentliche Rechnungen abgelegt werden. Will man, daß den Ständen der Geschäfts- und Rechnungsbuch, der von den Eisenbahndirectionen herausgegeben wird, vorgelegt werde, so wird die Staatsregierung dem gewiß nicht entgegentreten. Es ist weiter vom Herrn Vicepräsidenten auf die Pferdebahn hingewiesen worden. Pferdebahnen, meine Herren, das ist anerkannt, sind nur auf Tracten anwendbar, die große Terrainchwierigkeiten für Dampfbahnen darbieten, ferner bei Bahnen, wo es auf Zeitgewinn nicht ankommt, oder wo Brennmaterial übermäßig theuer ist, oder wo es nur gilt, zahlreiche kleine Transporte zu befördern, überhaupt bei Bahnen von minder politischer und commercieller Bedeutung. Bei größern wichtigern Bahnen ist der Transport durch Pferde unendlich theurer und bringt dem Verkehre wenig Nutzen. Die einzige größere Pferdebahn in Deutschland ist die Budweiser, und da werden die Transportpreise nach den Budweiser Haferpreisen regulirt; daß ein derartiges Verfahren für größere Bahnen von commercieller Wichtigkeit nicht anwendbar ist, unterliegt keinem Zweifel. Ich komme nur noch mit ein paar Worten auf die Vorschläge des Abgeordneten Oberländer zurück. Wenn mir auch gegen den ersten und dritten Vorschlag rücksichtlich der Ausführbarkeit mancherlei Bedenken beigegeben, so werde ich doch dafür