

Charakteristik des Baues und der Verwaltung der sächsisch-bairischen Eisenbahn anführe. Ich kann aber nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, wie wenig es der Verwaltung dieser Bahn gelungen ist, trotz der unzweifelhaften Redlichkeit der Directoren sich irgend wie das Vertrauen zu gewinnen, welches sehr nützlich für sie gewesen wäre. Glauben Sie nicht, daß der Grund in den Schwierigkeiten des Unternehmens, in der Mühseligkeit der Verwaltung selbst liege. Blicken Sie auf die sächsisch-schlesische Eisenbahn; hat diese nicht eben so große Schwierigkeiten zu überwinden, und dennoch ist dort eine Verwaltung, die das Vertrauen und außerdem auch noch die Achtung in ziemlich hohem Grade genießt. Wie kommt es, daß gerade jene Bahnverwaltung sich nicht Vertrauen erworben hat, obgleich sie doch von Anfang an Regierungsbeamte zur Seite stehen gehabt hat? Wie kommt es, daß man über ihr Bausystem und ihre Aufsichtsführung im Publicum Urtheile häufig aussprechen hört, welche darzulegen und zu wiederholen in öffentlicher Sitzung ich Anstand nehme? Wie kommt es, daß man insbesondere Mißtrauen gegen das Maasß des Vortheils derjenigen hegt und ausspricht, welche Accordlieferungen und Unternehmungen für die Eisenbahn gehabt haben? Es ist in einer Gegend, wo diese Accordlieferungen in Flor gewesen sind, fast sprüchwörtlich geworden, von dem, der viele Ausgaben zu machen anfängt, zu sagen: „er müsse Lieferant für die sächsisch-bairische Eisenbahn gewesen sein.“ Es liegt dies daran, daß nicht genug der Schein vermieden wird und nicht größere Oeffentlichkeit bei den Accordvergaben stattfindet. Sollen wir nun die bedeutende Summe, welche jetzt wieder vom Staate verlangt wird, ganz wieder unter den frühern Verhältnissen ohne Garantie einer bessern Verwaltung hingeben, als die ist, welche zeither stattgefunden hat? Ich glaube, daß wir dies durchaus gegen die, die wir zunächst zu vertreten haben, gegen die Steuerpflichtigen und den Staat nicht würden verantworten können. Wollte ich mit meinem politischen Gewissen schnell in's Reine kommen, so würde ich sagen: Ich stimme gegen jede Bewilligung. Aber ich verkenne die Gründe nicht, welche Mehrere hier abgehalten haben, sich trotz der größten Unzufriedenheit der Bewilligung entgegenzusetzen; ich verkenne die Gründe nicht, welche selbst diejenigen, die eine gleiche Ansicht mit mir zu haben pflegen, veranlaßt haben, trotz aller Abneigung dennoch für das Postulat zu stimmen. Es ist die Ehre und ein nicht zu verkennendes Interesse des Landes. Aus diesem Grunde bin ich der Meinung, die nöthige Summe zu verwilligen, aber ich fordere dann auch, daß alles Mögliche von der Regierung und der Ständeversammlung gethan werde, um eine sparsame und zweckmäßige Verwendung der Gelder und dabei die Solidität des Werks zu sichern. Mit dieser Verpflichtung ist es vereinbar, daß den Ständen ein geeignetes Sicherheitsmittel gegeben werde, damit das Geld, welches sie aus dem Beutel der Steuerpflichtigen für die sächsisch-bairische Eisenbahn jetzt hingeben, mit besserer Schonung angewendet werde, als, wie ich behaupten zu können glaube, zeither geschehen ist. Vor allen Dingen muß die Solidität der Bahnverwaltung einen festen Grund im Vertrauen

des Publicums sich schaffen. Bei dem Fortbau der Bahn muß das vermieden werden, was dem Begriffe des Luxus anheimfällt, und auch der Schein von Ausgaben vermieden werden, welche der Rücksicht gegenüber, daß es fremdes Geld ist, mit welchem gewirthschaftet wird, nicht statthaft sind. Um z. B. den Schein zu vermeiden, würde es durchaus zu unterlassen sein, daß Directoren der sächsisch-bairischen Eisenbahn in ihren Geschäften Extrazüge anwenden, was, wie ich überzeugt bin, jetzt bei den Directorien anderer Eisenbahnen nicht stattfindet. Ein solcher Extrazug muß um so auffälliger erscheinen, wenn er nur eine Viertelstunde vor dem gewöhnlichen Zuge ankommt, und wieder nur eine Viertelstunde vor dem Abgange des gewöhnlichen Zuges abfährt. Durch die Befolgung des Grundsatzes ferner, überall Concurrenz zuzulassen und die Accorde öffentlich zu vergeben, — denn dieser Grundsatz ist es, der vor dem Mißtrauen schützt — wird die Bahnverwaltung ebenfalls größeres Vertrauen erhalten und sie gegen den Schein zu großer Freigebigkeit bewahrt werden können. Selbst den gestern angeführten Fall angenommen, daß die Bahnverwaltungen billiger ihre Accorde abschließen, wenn sie es ohne eine ausgedehntere Concurrenz thäten, so wird doch immer der Gewinn der Unternehmer ein Grund mißtrauischen Tadelns sein. Aber es läßt sich ein Vortheil der Bahn auch nur in einzelnen Fällen annehmen, im Allgemeinen läßt sich nicht behaupten, daß öffentliche Ausschreibung und Citirung der Arbeiten materiell benachtheilige. Was ja in einem Falle verloren gehen sollte, wird hundertfältig in andern Fällen wieder gewonnen. Ich erlaube mir nun, um den Ständen Gelegenheit zu verschaffen, sich über die Verwendung der zu verwilligenden Gelder selbst eine Ueberzeugung zu fassen und Controle zu üben, den Antrag zu stellen, daß ein specieller Rechenschaftsbericht über die Ausgaben und Voranschlag derselben der Regierung zur Prüfung und Genehmigung mitzutheilen sei, als Bedingung der Bewilligung, die Regierung aber jene Mittheilungen an die nächste Ständeversammlung gelangen lassen möge. Ich kann endlich nicht umhin, einen andern Umstand noch zu berühren, welcher hauptsächlich es verantwortet zu haben scheint, daß diese Bahn so kostspielig geworden ist, und ihre Erträglichkeit mindert, nämlich die Rückbahn, welche von Altenburg über Wendischleuba und Münsa gebaut worden ist. Diese liegt weder im Interesse der Actionaire, noch konnte es im Interesse des sächsischen Staats gelegen haben, die Bahn dort in einem großen Umwege anzulegen. Die hierauf verwendete bedeutende Ausgabe ist von der Compagnie und von unserm Staate als Mitglied derselben ohne Gegenvortheil und ohne Entschädigung übernommen worden. Es konnte nur ein singuläres Interesse für Altenburg haben, die Bahn in jenem Rück- und Umwege zu bauen; dann aber wäre auch der Mehraufwand, welcher dadurch der Compagnie erwachsen, von Altenburg zu übertragen gewesen. Es ist jetzt um so mehr an der Zeit, hieran zu erinnern, als trotz jenes bedeutenden Opfers ein für die Gegend von Penig und andere nahe gelegene sächsischen Städte bequemer Unhaltspunkt an dieser Bahn trotz aller Bemühungen noch nicht hat erlangt werden können, die von dem Directorium darauf verwendet