

Im Allgemeinen scheint, wie bekannt und in der Decretsbeylage auseinander gesetzt ist, in neuerer Zeit das System des Staatsbaues die Oberhand zu gewinnen, und es läßt sich gewiß nicht verkennen, daß jede durch die Verhältnisse gebotene Steigerung der aus Staatskassen erforderlichen Opfer für das Zustandekommen von Eisenbahnen, das Gewicht der Gründe, welche für den Staatsbau überhaupt sprechen, verstärke. Denn in jedem weiteren Opfer, das die Staatskasse bringen muß, liegt ein Anerkenntniß, daß bei dem Unternehmen, für das es gebracht wird, es sich um so viel mehr um die Erreichung von Staatszwecken handeln müsse, weil es außerdem weder verlangt, noch gebracht werden würde, und Staatszwecke werden unbezweifelt am directesten erreicht, wenn der Staat auch direct die Fürsorge dafür übernimmt; sie collidiren dann nicht mit anderen, mit Privatzielen.

Die hohe Staatsregierung ist bei vorigem Landtage mit den Ständen darüber einig gewesen, daß das System des Staatsbaues in Sachsen möglichst zu vermeiden, und nur dann anzunehmen sei, wenn die Erreichung des Zweckes es unbedingt erfordere. In der Vorlage für die jetzt versammelten Stände hält die Regierung, nach einer Erörterung der Gründe für und wider, an dieser Ansicht fest, und spricht den Satz aus:

daß Sachsen besser thue, den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten, so viel als möglich zu vermeiden und vielmehr die Ausführung eines seinen Bedürfnissen entsprechenden Eisenbahnsystemes auf indirectem Wege durch Bethelligung des Staates bei sich bildenden Privatunternehmungen zu vermitteln.

Die Majorität der Deputation ist aus den in der Vorlage enthaltenen, weiter unten in Kürze noch einmal zusammengestellten Gründen mit diesem Satze einverstanden.

Die Minorität, obwohl sie das Gewicht mancher Bedenken gegen den Staatsbau und mancher Gründe für den Bau durch Privatunternehmer nicht verkennen mag, kann sich dennoch von der Ansicht nicht trennen, daß nach dem gegenwärtigen Stande der Verhältnisse und der Höhe der Opfer, welche der Staat werde bringen müssen, um die Ausführung der für nothwendig erkannten Bahnlilien zu sichern, diese Ausführung durch den Staat selbst, die Bewahrung des alleinigen Eigenthumes der Bahnen und der Freiheit in deren Benutzung, aus staatswirthschaftlichen und politischen Gründen vorzugsweise im Interesse des Landes liege.

Da indessen die Minorität für diese Frage von höchster finanzieller Wichtigkeit zunächst in der unterzeichneten Finanzdeputation nur aus zwei Mitgliedern besteht; da ferner nach den mit Bestimmtheit auch bei den Deputationsberathungen ausgesprochenen Intentionen der hohen Staatsregierung in keinem Falle zu erwarten ist, es werde dieselbe von ihren gegen die Richtigkeit des Staatsbaues gerichteten Ansichten abgehen, somit das Zustandekommen der Eisenbahnen selbst in Frage kommen könnte: so verzichtet die Minorität auf einen Separatantrag und selbst auf eine weitere Darlegung ihrer Ansichten, die unter diesen Umständen zu Nichts führen könnte.

Die Majorität der Deputation erklärt sich gegen den Staatsbau und für die Ausführung der Eisenbahnen durch Privatunternehmer, weil ihr die Belastung des Staates mit einer Gesamtschuldenmasse, excl. der Kassenbillettschuld, von gegen 30 Millionen Thalern, in Betracht der Größe des Landes und seiner Hülfsmittel, als bedenklich und gefährlich, jedenfalls aber als den Credit, den Cours und den Zinsfuß der sächsischen Staatspapiere wesentlich alterirend erscheinen

würde; weil ferner die Bauausführung durch den Staat ihr weniger Bürgschaft der Wohlfeilheit, Zweckmäßigkeit und Schnelligkeit darzubieten scheint, als die durch ihr unmittelbares Interesse stets vor Augen habenden Privatunternehmer; weil ferner der Staat vielen und weitgreifenden Local- und Personalansprüchen rücksichtlich der Wahl der Linien und der anzustellenden Individuen entgehe, wenn er nicht unmittelbar selbst baue; weil ferner die Privatindustrie in der Reichthigkeit und Wohlfeilheit der Formen bei der Leitung des Betriebes von Unternehmungen, wie die hier in Frage stehenden, in der Regel geschickter sei, als die ihrer Natur nach etwas schwerfälliger sich bewegende Verwaltung durch den Staat; weil, wenn der Staat direct alle Mittel beschaffen solle für die als nothwendig erkannten Eisenbahnen, dieß entweder nur sehr langsam oder nur unter Bewilligung eines unverhältnißmäßig hohen Zinsfußes werde geschehen, mithin die Ausführung der Eisenbahnen selbst werde verzögert werden; weil ferner durch die ansehnliche Bethelligung des Staates bei den Eisenbahnen er sich den vom Landesinteresse gebotenen Einfluß bei deren Anlage und Verwaltung sichern könne, ohne doch den Vortheilen zu entsagen, die eine Vereinigung von Privatkräften darbiete; weil endlich der Staat überhaupt der Privatindustrie, dem Associationsgeist und der fortschreitenden Gewerbsamkeit die Anwendung ihrer Kräfte nur dann entziehen sollte, wenn es die dringende Rücksicht auf Staatszwecke erfordert, eine solche Rücksicht nach Ansicht der Majorität der Deputation aber hier nicht vorliegt.

Zu 2.

Bau auf Staatskosten unter Mitwirkung der zunächst dabei betheiligten Landestheile, wie man in Frankreich gesetzlich eingeführt hat vermag die Deputation ebensowenig zu empfehlen.

Kann auch, wie bereits weiter oben angeführt, gewiß nicht verkannt werden, daß der Nutzeffect der Eisenbahnen keineswegs ein für alle Steuerpflichtige und für alle Landestheile gleichmäßiger sei, daß vielmehr vorzugsweise die Gegenden ihn empfinden, welche von den Eisenbahnen durchschnitten werden, und möchte hieraus wohl consequent eine außerordentliche Beitragspflicht für diese letzteren Landestheile gefolgert werden, so liegt doch die praktische Unausführbarkeit für diese Modalität in Beziehung auf unsere Verhältnisse zu sehr am Tage, als daß es einer besondern Ausführung bedürfte.

Wer vermöchte den Nutzen der Eisenbahnen für einzelne Kreise oder Städte, oder Gemeinden, oder vollends Steuerpflichtige, so nach arithmetischen Verhältnissen zu bestimmen, daß sich darauf hin ohne die verkehrendste Ungerechtigkeit eine außerordentliche Beitragspflicht aussprechen ließe? In demselben Kreise wird der eine Ort, in derselben Stadt der eine Stadttheil wesentlich gewinnen, der andere ansehnlich verlieren, und mit den verschiedenen Classen der Bewohner wird das noch mehr der Fall sein: — wie läßt sich da eine nur annähernd richtige Ausgleichung ermitteln? Diejenige, welche allein möglich und von der Gerechtigkeit geboten sein wird, ist, daß den wichtigeren Theilen des Landes durch Verbindungsbahnen, den minder wichtigen durch gute Verbindungsstraßen, nach und nach ihr Antheil an der Nutzwirkung der Eisenbahnen und demnach die Vergütung für ihren Antheil an den Leistungen der Staatskasse für diesen Zweck, soweit als möglich, gesichert werde.

Zu 3.

Hat nach Vorstehendem die Deputation mit den Regierungsansichten dahin sich einzuverstehen, daß für unsere