

innere Sie an solche Verhältnisse, die vorgekommen sind, wie z. B. bei Löbau-Weißwasser, wo man anerkannt hat, daß es ein Fehler gewesen, daß die Kammer den Antrag auf Staatsbau gestellt hatten, der sich nachher nach genauerer Erwägung als bedenklich herausstellte. Ich kann also auch der geehrten Kammer nur anrathen, diesen Antrag abzulehnen.

Schwerer wird es mir, mich gegen den zweiten Antrag des Herrn von Burgk und den des Herrn Deumer zu erklären; aber ich muß auch das thun. Meine Herren! Ich glaube, man macht sich doch manchmal ein falsches Bild von den Vortheilen, die es gewährt, wenn der Staat den Betrieb auf einer anderen Bahn übernimmt, d. h. die es für den Staat gewährt. Es kann unter Umständen für die betreffende Gesellschaft sehr vortheilhaft sein; wenn nämlich die Bahn so klein ist, daß es nicht der Kosten lohnt, einen eigenen Betrieb einzurichten, so ist es gewiß sehr vortheilhaft für sie, wenn der Staat den Betrieb dort übernimmt. Auf der anderen Seite kann es wieder im Interesse des Staates wünschenswerth sein, wenn ihm dadurch die Möglichkeit einer besseren Ausnutzung seiner Betriebsmittel gegeben wird, indem er dann auf einer längeren Linie den Betrieb in der Hand hat; immer aber setzt es voraus, daß ein schon bestehender Betrieb auf Staatskosten vorhanden ist, an den sich der neue Betrieb anschließen kann. Zwischen hier und Leipzig müßten wir aber einen neuen ganz selbständigen Betrieb auf einer fremden Bahn einrichten. Wie soll der eingerichtet werden? Dazu wird es zwei Mittel und Wege geben. Einmal kann man einen solchen Betrieb übernehmen gegen einen bestimmten Procentsatz der Betriebskosten, man sagt z. B. für 50 bis 60 Procent. Das ist aber stets ein höchst gefährliches speculatives Unternehmen, da kann man vielleicht Etwas gewinnen auf Kosten der Gesellschaft; das wollen wir aber gar nicht, wir wollen die Gesellschaft nicht um ihre Einnahmen bringen; wir können aber auch verlieren dabei und zwar viel; das wollen wir aber auch nicht. Es bleibt also in der Regel nichts übrig, als den Betrieb auf Berechnung zu übernehmen. Daraus folgt aber nur, daß der Staat eben gar Nichts von dem Betriebe hat; denn er bekommt nur die Kosten ersetzt, die er selbst aufwenden muß, wogegen die Gesellschaft natürlich sehr leicht Vortheile davon haben kann. Das würde im vorliegenden Falle auch nicht eintreten; denn wir müßten ja auch einen ganz selbständigen Betrieb einrichten und das würde ebenso kostspielig sein, als wenn ihn die Gesellschaft einrichtet. Für den Staat und namentlich für das Finanzministerium entstehen aber aus solchen Verhältnissen sehr große Schwierigkeiten. Das Finanzministerium ist für sich allein die technisch Oberaufsichtsbehörde und in Verbindung mit dem Ministerium des Innern überhaupt die Oberaufsichtsbehörde über die Privateisenbahnen. Wenn es nun gleichzeitig als Contrahent für die Uebernahme und Besorgung

des Betriebs mit dieser Gesellschaft in einem Vertragsverhältniß steht und die Verpflichtung übernommen hat, den Betrieb so einzurichten, daß er möglichst vortheilhaft für die Gesellschaft ist — ja, meine Herren, dann können die allergrößten Collisionen daraus entstehen und das Ministerium kann sehr oft in die Lage kommen, der Gesellschaft Vorschriften zu geben, worauf es sich dann ganz einfach sagen lassen muß: ja, euch trifft das nicht, ihr berechnet eure Ausgaben und wenn Mehrausgaben erwachsen, so müssen wir sie bezahlen; aber ihr benutzt eure Stellung als Aufsichtsbehörde gleichzeitig, um uns Schaden herbeizuführen. Das schafft dann dem Ministerium eine sehr unangenehme Lage. Ich bin also gar nicht sehr begeistert für eine solche Betriebsübernahme und namentlich möchte ich sie nicht im Voraus als Bedingung hinstellen. Es ist sehr leicht möglich, daß eine Gesellschaft, die volles Zutrauen verdient und die nöthigen Mittel hat, einen selbständigen Betrieb einzuführen, und in jeder Beziehung verdient, die Concession zu bekommen, an einer solchen Bedingung Anstoß nimmt, während eine Gesellschaft, die nicht so gut situiert ist, der vielleicht nicht einmal die nöthigen Mittel zu Gebote stehen, um auch noch Locomotiven und Wagen anzuschaffen, gerade infolge dessen sich an die Regierung wendet und ihr den Betrieb anbietet.

Ich kann mich also nur dafür aussprechen, beide Anträge abzulehnen und ebenso auch den ersten Antrag der Deputation unter 1 a.

Referent Kammerherr von Erdmannsdorff: Meine hochgeehrten Herren! Ich glaube, die Kammer und das ganze Land wird mit großer Befriedigung die Erklärung vernommen haben, die der Herr Staatsminister jetzt gegeben hat, und wir können uns glücklich schätzen, daß in unserem Vaterlande das Ministerium von solchen Principien ausgeht. Es ist nicht allenthalben so, daß das Ministerium sagt, es wüßte um deswillen nicht den Betrieb zu übernehmen, weil es in Collision kommen könnte mit seiner Pflicht als Oberaufsichtsbehörde oder weil wenigstens ein Schein auf dasselbe fallen könnte, als benutzte es sein Oberaufsichtsrecht dazu, um eine bessere Einnahme für die Staatskasse zu erzielen. Meine Herren! Wir wollen wünschen, daß diese Principien in Sachsen stets Geltung behalten, und ich glaube, wir können dankbar Act nehmen von der Erklärung, die wir soeben aus dem Munde des Herrn Ministers vernommen haben. Gleichwohl glaube ich, daß bei aller Freude, die ich über diese Principien aussprechen muß, man doch noch einen Mittelweg finden könnte. Der Herr Minister machte nämlich geltend, es sei doch nicht des Staates würdig, einen Betrieb auf Kosten der Gesellschaft zu übernehmen und sich dadurch zu bereichern, und deswegen würde nichts übrig bleiben, als den Betrieb auf Rechnung zu übernehmen. Nun wohl, das