

„zur Fortsetzung der Schlußberathung über die Eisenbahnangelegenheit“ über.*)

(Königl. Decret Nr. 49, s. Beil. z. d. Mittheil.:
Decrete 4. Bd. S. 31 ff.)

Königl. Decret Nr. 51, s. Beil. z. d. Mittheil.:
Decrete 4. Bd. S. 45 ff.)

Bericht d. Finanzdeput. (B), s. Beil. z. d. Mittheil.:
Berichte d. II. R. 1. Bd. S. 101 ff.)

Nach meiner Directive in der letzten Sitzung haben wir jetzt die Frage über die Secundärbahnen zu berathen und beziehentlich darüber zu beschließen. Es ist mir hierzu ein Antrag vom Abg. Penzig übergeben worden:

„Die Kammer wolle beschließen:

die königl. Staatsregierung möge, soweit nicht die Reichsgesetzgebung einschlägt, mit Zugrundelegung der im Decrete Nr. 51 über die Anwendbarkeit des Systems der Secundärbahnen auf Sachsen ausgesprochenen Ansichten, dem nächsten Landtage ein Gesetz über die Herstellung und den Betrieb von Vicinalbahnen, unter Heranziehung der Mitbetheiligung der betreffenden Kreise, Bezirke, Gemeinden zc. vorlegen.“

Abg. Penzig: Meine Herren! Es hat ein Bißchen lange gedauert, ehe bei uns in Sachsen die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit von Secundär- oder Vicinalbahnen durchgedrungen ist, obgleich in Frankreich, Schweden, Norwegen, England, Amerika, aber auch in deutschen Landen, in Elsaß und Bayern z. B. man auf diesem Wege uns bereits längst voraus gegangen ist.

(Es treten der Herr Staatsminister von Friesen und Geh. Rath von Thümmel ein.)

Es ist das eigentlich in einem Lande, wie Sachsen, was vorzugsweise ein Industrieland ist und was durch seine ganzen Terrainverhältnisse sich vielfach besonders zur Anlage von Secundärbahnen eignet, eine eigenthümliche Erscheinung. Dennoch aber können wir zufrieden sein, daß wir, wie ich glaube, wenigstens noch in richtiger Stunde zu der Anschauung kommen, daß Vicinalbahnen nothwendig sind. In Regierungskreisen wenigstens scheint sie jetzt durchgebrochen zu sein. Die Uebersicht, die in dem königl. Decrete 51 gegeben, und ganz besonders die daraus gezogenen Nutzenwendungen über die Anwendung von Vicinalbahnen auf Sachsen sind so klar und anschaulich, daß man sie nur mit Genugthuung anerkennen kann. Der Mangel an einem System, wie er bisher in Bezug auf den Bau der Eisenbahnen in Sachsen bestand und noch besteht, hat uns schon heidenmässig viel Geld gekostet. Viele Bahnen, die statistischen Rentabilitätsübersichten der einzelnen Linien von der Generaldirection weisen es aus, sind ohne innere Berechtigung in Ausrüstung und

*) M. II. R. S. 473 ff.

Bauaufwand wie große Hauptbahnen gebaut worden, während sie ihrer Natur nach nur Secundärbahnen sind. Ich schiebe die Schuld mit darauf, daß uns in Sachsen für diesen so wichtigen Zweig nicht eine besondere selbstständig dirigirende Stelle, wie sie z. B. Württemberg für die allgemeinen Verkehrsanstalten besitzt, bisher gegeben worden ist; denn es ist klar, daß eine solche übersichtliche Thätigkeit so anspruchsvoll und anstrengend ist, daß der leitende Chef sich ganz und ausschließlich den Interessen seines Faches hinzugeben in der Lage sein muß. Doch sagen wir mit dem Referenten Bunde „glücklich ist, wer vergißt zc.“ und gehen wir über das Vergangene hinweg, indem wir uns zur Zukunft wenden in der Hoffnung, daß einstmals auch in der zuletzt angeregten Beziehung eine Aenderung bei uns eintreten wird. Die Auseinandersetzungen, welche die Staatsregierung in Bezug auf die Anwendung von Vicinalbahnen in Sachsen giebt, sind nach meiner Ueberzeugung der Art, daß sie sehr gut als Norm für das zu befolgende System in der Hauptsache betrachtet werden können. Ob freilich die Ansicht, daß nur die allergrößte Anspruchslosigkeit und Sparsamkeit bei der Ausführung des Baues, der Einrichtung und des Betriebes walten darf, allgemeinen Beifall finden wird, bezweifle ich. Will man aber zu einer möglichst Ausdehnung der Anwendung von Secundärbahnen kommen, so ist absolut nothwendig, daß man sie so einrichtet, daß dadurch eine angemessene Rentabilität überhaupt nicht unmöglich gemacht wird. Freilich würde das nothwendig zu einer Umkehr unserer Staatsbahntechniker und zu einer Richtung der Erwägung führen müssen, bei der der Gedanke, wie billig, mit Entbehrung alles und jedes nicht dringend Nothwendigen, überhaupt eine solche Bahn in genügender, dem Zweck entsprechender Dauerhaftigkeit herzustellen ist, entschieden in den Vordergrund treten müßte. Es erfordert weiter, daß auch die betreffenden Kreise und Bezirke sich mit ihren Ansprüchen in derselben Richtung bewegen und ihre Anforderungen bis auf das Aeußerste zurückschrauben, wenn sie überhaupt die Wohlthat des Bahnverkehrs haben wollen, und es tritt auch an uns die Forderung heran, daß wir es aufgeben, zu viel bei der Einrichtung der Sache in das Detail mit hineinzureden. Das Beste, meine Herren, birgt in sich häufig eine Gefahr, für die wir schließlich mit unserer Tasche aufzukommen haben. Ich erinnere an manche Dinge, wo, wenn wir uns z. B. nicht darauf eingelassen hätten, zu bestimmen, auf welchen Platz gebaut werden und welcher Techniker bauen sollte, wir sehr viel Geld erspart haben würden und also besser gethan hätten, solche Specialitäten dem betreffenden ausführenden Ministerium zu überlassen. Sie sehen daraus, wohin wir kommen, wenn wir zuviel Vorschriften in dieser Richtung machen. Die Regierung hat nun in ihrer Auseinandersetzung angegeben, es würde für Vicinal- oder Secundärbahnen von keiner größeren Länge, als 13 Kilometer, wegen der