

(Abgeordneter Gleisberg.)

W Nun hat der Herr Minister zugegeben, daß er nicht abgeneigt wäre, wenigstens Teilbeträge bis zur Hälfte des erforderlichen Betrages als Darlehen zu gewähren, und zwar zu einem ziemlich günstigen Zinsfuße, entsprechend natürlich den jeweiligen Geldverhältnissen, aber nur da, wo das Bedürfnis besonders hervortrete. Das wird eine außerordentlich schwierige Frage sein: Wo sind die Bedürfnisse außerordentlich und wo nicht? Ich meine, man sollte keinen Unterschied machen, wenn man sich einmal zu solchen Darlehen entschlossen hat, und sollte sie überall da gewähren, wo darum nachgesucht wird. Im übrigen freue ich mich, daß der Herr Minister bei Punkt 2 Entgegenkommen gezeigt hat. Ich glaube, daß man auf diese Weise noch zum Ziele kommen wird und daß diejenigen Bezirke, die immer noch sehr nachsuchen um eine Eisenbahn, dadurch in die Lage kommen, eine solche zu erhalten. Wir unterstützen jedes Entgegenkommen, das es ermöglicht, den Wünschen, die noch so vielfach im Lande auftreten, nach jeder Richtung hin die Wege zu ebnen.

(Bravo!)

**Präsident:** Das Wort hat der Herr Abgeordnete Günther.

W **Abgeordneter Günther:** Meine Herren! Die Ausführungen des Herrn Finanzministers veranlassen mich, einige Bemerkungen zu machen. Er wandte sich gegen die Ansicht des Herrn Abgeordneten Rentsch, die darin gipfelte, daß in letzter Zeit im Bahnbau im Königreiche Sachsen zu wenig getan worden sei. Der Herr Minister wies an der Hand einer Statistik nach, wie die Verhältnisse im Auslande liegen, und vertrat die Meinung, daß in bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes wir weit voraus seien den Verhältnissen in Frankreich, Großbritannien, in der Schweiz, in Osterreich-Ungarn usw. Ich glaube, daß die Vergleiche, die er hier zog, nicht gut anwendbar sind.

(Sehr richtig!)

In Frankreich wie in England ist meist Privatbahnbetrieb, wenn nicht ausschließlich Privatbahnbetrieb vorhanden. Frankreich, das bezüglich seines europäischen Besitzes größer ist als Deutschland und viel weniger Einwohner hat als Deutschland, kann gar nicht in Vergleich gestellt werden. Ganz ähnlich sind die Verhältnisse in Großbritannien. Auch die Schweiz ist mit uns nicht zu vergleichen. Der Herr Minister hätte die Dichtigkeit der Bevölkerung mit in Rechnung zu stellen gehabt. Daß Sachsen eins der dichtest bevölkerten Länder ist,

wissen wir alle, und ich meine, es erwachsen da, wo ein Staatsbahnbetrieb eingeführt ist, auch ganz andere Aufgaben und muß nach anderen Grundsätzen verfahren werden als in Ländern, wo in der Hauptsache Privatbahnbetrieb vorhanden ist.

Ich glaube, das ist der Kardinalpunkt, daß bei uns der Privatbahnbetrieb frühzeitig beseitigt worden ist. Da, wo noch eine Ausnahme besteht, spielt die Privatbahn gar keine Rolle. Daher kommt es auch, daß eine ganze Anzahl von Wünschen unerfüllt geblieben ist. Ob in den Ländern Frankreich und England die Privatbahngesellschaften solchen Wünschen entgegenkommen würden, wie sie bei uns nach Aufschluß von Landesteilen gestellt werden, will ich dahingestellt sein lassen. Ich gebe zu, daß die Privatbahngesellschaften davon ausgehen werden, ob sich das angelegte Kapital verzinsen wird. Dieser Gesichtspunkt wird bei der Privatwirtschaft in erster Linie maßgebend sein müssen. Aber bei der staatlichen Monopolwirtschaft, wo der Staat die Konkurrenz ausschließt, muß er diese Frage von anderen Gesichtspunkten aus behandeln. Hier erwächst ihm eine ganz andere Aufgabe, nicht nur das sogenannte privatwirtschaftliche Moment in den Vordergrund zu stellen, daß der Staat auch seine Zinsen an dem im Eisenbahnwesen investierten Kapital verdienen will, sondern auch die sozialpolitischen und allgemeinen staatlichen Interessen nicht zu verabsäumen. Die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Landesteilen, die Veränderung der Erwerbsverhältnisse suchen nach neuen Erwerbsquellen. Diese Dinge sind wohl geeignet, die Wünsche zu unterstützen, die auf Erbauung von kurzen Anschlußlinien gehen. Ich verweise zunächst auf Annaberg, zweifellos ein berechtigter Wunsch. Wenn bei solcher einseitigen Industrie die Stadtvertretung danach strebt, durch Aufschließung von Baugelände neue Industriezweige heranzuziehen,

(Sehr richtig!)

so ist das wohl verständlich. Das sind Gesichtspunkte, die die Staats- und Monopolwirtschaft nicht außer acht lassen darf. Nach dieser Richtung hin scheint die Königliche Staatsregierung manchmal versagt zu haben. Es liegt mir fern, dem Herrn Minister einen Vorwurf machen zu wollen. Aber man darf nicht verkennen, daß unser engeres Vaterland in der Hauptsache von seinem Gewerbe, von seiner Industrie abhängig ist. Wenn auch die verschiedenen Erwerbsarten, die bei uns vorhanden sind, eine verschiedene Behandlung bedingen, so sind wir doch in einem einheitlich groß entwickelten Wirtschaftsgebiete. Wenn auch in diesem Wirtschaftsgebiete das Eisenbahnnetz gewiß sehr entwickelt, eins der dichtesten Eisenbahnnetze überhaupt ist, so bleiben doch noch Lücken übrig, die