

(Staatsminister v. Schöndewitz.)

(A) aber ebenso entschieden auch einem übertriebenen Bahnbau, wie er in früheren Perioden stattgefunden hat, nicht zustimmen würde.

(Bravo! und Sehr richtig! rechts.)

Meine Herren! Dann möchte ich noch mit einigen Worten auf die Frage der Errichtung eines Verkehrsministeriums eingehen, die von verschiedenen Seiten, insbesondere von Herrn Dr. Niethammer, besprochen worden ist. Die Stellung der Regierung zu diesem Vorschlage ist in unzweideutiger Weise in der Denkschrift auf S. 14 dargelegt. Der Herr Abg. Günther hat die wesentlichsten Teile dieser Erklärung bereits vorgelesen, ich kann daher jetzt davon absehen, das zu wiederholen. Ich möchte aber, meine Herren, hier mit aller Bestimmtheit noch folgendes anfügen. Für einen Staat, wie den sächsischen, ist es von ganz hervorragender Wichtigkeit und zugleich von offensichtlichstem Vorteil, die Verwaltung der Staatseisenbahnen in unmittelbarer, organischer Verbindung mit der Verwaltung der Staatsfinanzen führen und dadurch auf dem einfachsten, kürzesten und sichersten Wege sowohl den besonderen Interessen des Verkehrs wie denjenigen der Allgemeinheit der Steuerzahler und des ganzen Landes gerecht werden zu können. In dieser Zugehörigkeit der Eisenbahnverwaltung zum Geschäftsbereiche des Finanzministeriums ist gerade auch für unsere sächsischen Verhältnisse die erreichbar beste Gewähr dafür gegeben, daß die hier beteiligten großen allgemeinen wie besonderen Interessen gerecht und billig miteinander ausgeglichen werden. Die Abtrennung der Staatseisenbahnen von der Finanzverwaltung müßte uns in Sachsen eines unerseßlichen Vorzugs unserer Staatseinrichtungen, über den wir mit allem Vorbedacht wachen sollen, berauben, müßte mit Notwendigkeit die Entwicklung unseres Staatswesens und den Gang unserer Staatsverwaltung dauernd erschweren und stören.

Es bedarf keiner Ausführung, daß die Eisenbahneinnahmen schonend, die Eisenbahnausgaben vorsorglich zu behandeln sind. Dieses notwendige Erfordernis des allgemeinen Staatsinteresses ist am besten in der Hand des Finanzministers gewahrt. Alle Staatsbetriebe — und von ihnen ist derjenige der Eisenbahnen der weitaus bedeutungsvollste — stehen mit der Steueraufgabe, mit dem ganzen Stande der Staatsfinanzen in einem gar nicht zu trennenden, unlösbarem Zusammenhange;

(Abg. Opitz: Sehr richtig!)

die Ergebnisse und Erträgnisse der Betriebsverwaltungen und der allgemeinen Staatswirtschaft verhalten sich zu-

einander wie Ursache und Wirkung. Gehen die Eisenbahnerträgnisse dauernd zurück, so muß unbedingt zu einer Erhöhung der Steuern geschritten werden, weil eben die beiden Einkommensquellen, Eisenbahneinnahmen und Steuern, zwingend zusammenhängen. Es ist nötig, daß die Staatseinnahmen und vor allen Dingen die wichtigsten und maßgebendsten unter ihnen, soviel dies nur immer geschehen kann, in der Hand der Finanzverwaltung zentralisiert und konzentriert sind. Die erste Bedingung großer und guter Finanzleitung ist ihre Einheit.

Dies alles sind Erwägungen — es treten noch eine ganze Reihe weiterer hinzu —, denen man sich bei der wichtigen Frage der Zugehörigkeit der Staatseisenbahnverwaltung zum Finanzministerium nach meiner Überzeugung im Interesse des Vaterlandes nicht entziehen kann. Sie erweisen unwiderleglich, daß die seit sechs Jahrzehnten bestehende und bewährte Gemeinschaft nicht gelöst werden darf. Eine solche Maßnahme wäre für die Regierung ungangbar und könnte von ihr nicht verantwortet werden.

Ich darf hier noch besonders betonen, daß die Vereinigung der Finanzen und der Eisenbahnverwaltung auch für die Verkehrsrückichten ganz gewiß nicht schädlich ist, denn jeder Minister, dem das Eisenbahnwesen untersteht, faßt mindestens mit der Zeit ein großes Interesse am Verkehrswesen, und er ist dann am einfachsten in der Lage, die Bedürfnisse des Verkehrs zu befriedigen. Er hat nicht erst nötig, schwierige und langwierige Vernehmungen zu pflegen, wie es der Fall ist, wenn neben dem Verkehrsminister noch ein besonderer Finanzminister steht. Dieser Finanzminister ist, wie man wohl sagen kann, der naturgemäße Gegner des Verkehrsministers, er wird immer die Finanzfrage in den Vordergrund stellen und den Ausgaben des Verkehrsministers nur zu oft Widerstand entgegensetzen. Sind aber beide Ressorts in einer Hand, so sind gleiche Schwierigkeiten nicht gegeben; der Verkehrsminister wird sich dann in der einfachsten Weise mit sich selbst, dem Finanzminister, auseinandersetzen können, und es wird dann sicher in den meisten Fällen — ein großer Vorzug! — der Sache selbst gedient.

Auch der Kostenpunkt, der von den Herren Vorrednern gestreift worden ist, ist ganz gewiß nicht zu unterschätzen. Meine Herren! Die Neubegründung eines ganzen Ministeriums verursacht unbedingt einen erheblichen Aufwand. Wichtiger aber ist, daß die ganze geschäftliche Gebarung wesentlich umständlicher wird, und man wird heute, wo wir auf unsere Fahne den Grundsatz der Geschäftsvereinfachung geschrieben haben, auf eine derartige Maßregel ganz gewiß nicht zukommen können.

(Hört, hört! rechts.)