

(Abg. Günther.)

(A) über die augenblickliche Lage des Staatseisenbahnbetriebes. Er gab einige Zahlen der Einnahmen und Ausgaben zum besten, um die Schlußfolgerung zu vermehrter Vorsicht zu ziehen. Meine Herren! Auf die Bedenken, die er nach dieser Richtung hin gehabt hat, will ich heute nicht eingehen. Ich glaube, daß noch im Laufe des gegenwärtigen Landtags sich Gelegenheit bieten wird, auf seine heute geäußerten Bedenken zukommen zu können.

Gewiß, meine Herren, hat Herr Finanzminister Dr. von Rüger ganz recht, wenn er von seinem Standpunkte aus als verantwortlicher Minister und Leiter des sächsischen Eisenbahnbetriebes auch zur Vorsicht geraten hat. Meine Herren! Es wäre ein schlechter Finanzminister, der nicht in die Zukunft schauen wollte, der nicht mit den tatsächlichen Verhältnissen rechnen wollte. Aber, meine Herren, der Vergleich, der von Seiten des Herrn Ministers angezogen worden ist bezüglich der Verhältnisse in England, kann nicht ohne weiteres mit unseren Verhältnissen angestellt werden. Es ist ganz richtig, daß auch die Volksvertretung dafür zu sorgen hat, pflichtgemäß darüber zu wachen hat, daß die Staatsschuld nicht in einer Weise anschwillt, die man vor dem Lande nicht verantworten kann. Meine Herren! Es muß immer untersucht werden, ob das Geld, das auf dem Wege der Anleihe aufgebracht wird, für nützliche werbende Anlagen ausgegeben werden soll oder ob es sich um Ausgaben handelt, die im allgemeinen Kulturinteresse notwendig sind, die aber aus laufenden Einnahmen nicht zu decken sind, die man also aus der Anleihe nehmen muß.

(Sehr richtig! links.)

Meine Herren! Ist dieser Gesichtspunkt zutreffend, so kann man, glaube ich, auch pflichtgemäß für derartige Ausgaben aus Anleihemitteln stimmen. Der Herr Finanzminister Dr. von Rüger hat ganz Recht gehabt, wenn er auf England verwies, insofern, als dort die englische Regierung und auch das Parlament bemüht war, die während des Krieges aufgelaufene Staatsschuld sofort herabzumindern. Meine Herren! England hat aber keine Staatsbahnen. Soweit ich im Augenblicke orientiert bin, ist der Eisenbahnbetrieb — ich kann mich auch irren — in England in Privathänden, es gibt dort nur Privateisenbahnbetrieb. Die Eisenbahnbetriebe als solche belasten also den Staatshaushalt Englands in keiner Weise. Sollte irgendwie die eine oder die andere Bahn staatlich sein, so würde das durchaus

die allgemeine Auffassung, die ich hier ausdrücke, (C) nicht beeinflussen.

Meine Herren! Es läge außerordentlich nahe, an der Hand der tatsächlichen Verhältnisse in England und seiner Steuerverhältnisse nachzuweisen, weshalb es England so leicht ist, dann, wenn es einen Krieg beendete, auch die Staatsschuld schnell herabzumindern. Meine Herren! Das sind Verhältnisse, die ein eingehendes Studium erfordern, um mit unseren Verhältnissen in Vergleich gestellt zu werden, um wirklich sachliche Betrachtungen darüber anstellen zu können. Wir müssen da betonen, daß man nicht ohne weiteres die englischen Verhältnisse mit unseren in Vergleich stellen kann.

Meine Herren! Der Herr Finanzminister Dr. von Rüger hat nun auf den Umstand Bezug genommen, daß früher, wie er sagte, wenn ich ihn recht verstanden habe, leichtsinnige Ausgaben gemacht worden seien.

(Sehr richtig! links.)

Er hat auch gemeint, es seien früher zu viele Eisenbahnen gebaut worden. Ich möchte die letztere Behauptung nicht im vollen Umfange unterschreiben. Man kann ja der Meinung sein, daß die eine oder andere Eisenbahn nicht unbedingt sofort gebaut zu werden brauchte, daß man vielleicht damit noch eine (D) Zeitlang hätte warten können. Meine Herren! Es wird wohl vielmehr daran gelegen haben — und es ist ja auch nichts Neues, was ich den geehrten Herren hier im hohen Hause damit vortrage —, daß man bei manchen Bahnen viel zu teuer gebaut hat. Meine Herren! Man hat damals nicht nach den Grundsätzen gehandelt, die jetzt eingeführt sind und nach welchen doch eine wesentliche Verminderung der Anlagelkosten für den Staat bei Ausführung der Staatseisenbahnen gegeben ist. Ja, meine Herren, wenn man natürlich, wie ich schon früher mir erlaubte im hohen Hause darzulegen, bei Besprechung des Eisenbahn-Etats, dem Staate das Monopol einräumte, über die Anlegung von Schienenwegen allein zu befinden, den Eisenbahnbetrieb allein in seiner Hand zu behalten, jeden Privatbetrieb mit verschwindend wenigen Ausnahmen auszuschließen, dann entsteht allerdings für den Staat als Monopolinhaber die Pflicht, unter Umständen auch für Schienenwege Sorge zu tragen, die, wenn sie auch nicht sofort für eine Rentabilität die nötige Aussicht bieten, doch notwendig sind, um die wirtschaftliche Erschließung des Landes nicht aufzuhalten, sondern im Gegenteil zu fördern.