

specielle Deckung der einzelnen Landschaften im Auge hat. Ich möchte aber den Herrn Abg. Uhlemann auch darauf aufmerksam machen, daß, wenn der Herr Vicepräsident Dr. Pfeiffer so bei Wege lang von directen Antheilen, welche die Interessenten dabei zu nehmen hätten, gesprochen hat, ich ihm anführen kann, daß wir in anderen Ländern dieselben Principien bereits längst verfolgt sehen. Wir wissen beispielsweise, daß in Frankreich seit vielen Jahren, nämlich seit 1865 die Gewährung staatlicher Subventionen vorgesehen ist, welche der Regel nach den dritten Theil des dem Departement, der Gemeinde oder den Interessenten zur Last fallenden Aufwandes nicht übersteigen, und daß nur dann eine staatliche Subvention eintritt, wenn die hauptsächlichsten Interessenten sich ihrerseits opferwillig für den Bau einer Secundärbahn gezeigt haben. Ebenso, meine Herren, ist es in Italien der Fall. Italien hat erst im vorigen Jahre bis Ende des Jahres 1900 einen Gesamtaufwand von 1260 Millionen bestimmt zum Ausbau seines bestehenden Netzes, zu dem die einzelnen interessirten Provinzen ihrerseits eine Summe von ungefähr 170 Millionen beitragen sollen.

In Mecklenburg, um auch von Deutschland zu sprechen, hat eine Fixirung gewisser allgemeiner Normen für die Gewährung staatlicher Beihilfe stattgefunden und in Oesterreich und der Schweiz sind wieder Bestimmungen getroffen, nach denen die zu gewährenden Erleichterungen von Fall zu Fall, aber immer nur als Subventionen entschieden werden. Sie sehen also, daß wir nicht ein so absolutes Novum vor uns haben, wie es der Herr Abg. Uhlemann vorhin darstellte, sondern daß wir uns nur auf demjenigen Wege befinden, welcher anderwärts längst beschritten worden ist.

Nun haben wir bereits ein Staatsbahnbudget von rund 565 Millionen und von einem namhaften Techniker ist vor Jahren für Sachsen ein Netz von Secundärbahnen projectirt worden, welches ungefähr 75 Millionen Mark umfaßte. Wir würden uns also, wenn wir einmal aufhören können, zu bauen, immerhin auf ein Eisenbahnbudget von circa 640 Millionen gefaßt machen müssen. Diese Vermehrung von 75 Millionen würde, wenn auch die jetzige Zeit sie vielleicht auf eine andere Summe bringt, doch wohl nicht so leicht abzu thun sein, um nicht dieserhalb noch auf bestimmte Grundsätze zukommen zu müssen, da, wo wir, wie jetzt, auf ein neues System lossteuern.

Ich lasse aber die Frage heute ganz bei Seite und will mir diesbezüglich nur für die Deputationsarbeiten vollständige Freiheit der Bewegung vorbehalten. Ich richte in diesem Augenblicke an die königl. Staatsregierung nur die Frage, ob sie nicht nach Maßgabe der in anderen Ländern beobachteten Normen glaubt überlegen zu sollen, in welcher Weise künftig bei Se-

cundärbahnen die Interessenten herangezogen werden können. (Lachen rechts.)

Meine Herren! Ich habe einen doppelten Grund dabei, wenn ich die Regierung bitte, sich das zu überlegen; denn nach den Wünschen, die bis jetzt hier aufgetaucht sind, zu urtheilen, werden wir uns nicht zu wundern haben, wenn wir beim nächsten Landtage eine ganze Fluth von derartigen Petitionen, wie wir sie schon kennen lernten, bekommen. Meine Herren! Wenn die Interessenten in erster Linie herangezogen werden, so werden wir diese Legion in dem Maße reduciren, als dann sicher nur diejenigen Gemeinden bei uns werden vorstellig werden, welche ein besonderes Interesse und eine besondere Bedürfnisfrage nicht nur accentuiren, sondern thatsächlich bekunden. Wir stehen übrigens auch im Königreiche Sachsen bereits auf einem gegebenen Boden. Mit Recht ist immer behauptet worden, daß ein Secundärbahnnetz nichts Anderes sei, als das bisherige Chausseenez. Nun, meine Herren, nach einem alten Mandate über Wegebau wird bei uns ja heute ganz so gehandelt, wie ich angeführt habe, daß es in anderen Ländern betreffs Secundärbahnen der Fall sei. Wir haben heute noch die Norm, daß die Adjacenten für die Straßen, die sie gebaut zu sehen wünschen, Areal freiwillig und unentgeltlich abtreten müssen;

(Zuruf rechts: Das ist nicht wahr!)

ja wohl, das haben die betreffenden Flurgemeinden einzugehen. Nach alledem meinte ich eine Sache anregen zu dürfen, die in dem Augenblicke, wo wir vor einem weitsichtigen neuen Plane stehen, wohl eine gründliche Erörterung nothwendig macht. Ich bitte also die königl. Staatsregierung, uns ihre Ansicht darüber zu erkennen zu geben, in welcher Weise sie glaubt, daß bei künftigen Secundärbahnbauten die Interessenten herangezogen werden können, oder ob sie meint, daß sie nach Maßgabe unserer bisherigen Entwicklung auf Nichts dergleichen zukommen könne.

Staatsminister Freiherr von Könneritz: Meine Herren! Der Gedanke, die Bewilligung neuer Bahnen an die Gewährung von Beiträgen seitens der Adjacenten oder der Kreise zu knüpfen, hat ja sehr viel Ansprechendes und bietet namentlich den Vortheil, daß übertriebenen Ansprüchen und Wünschen vorgebeugt wird. Es würde auch für die Regierung viel leichter sein, über das Bedürfnis einer neuen Bahn ein sicheres Urtheil zu erlangen, wenn wir auf den Vorschlag zukämen, welchen der Herr Abg. Roth gemacht hat. Die Regierung hat auch bei der Entwerfung des vorliegenden Decrets sich diese Frage vorgelegt; hat aber ihrerseits geglaubt, von einer Verfolgung derselben absehen zu sollen. Einen der Hauptgründe, welche die Regierung zu diesem Verhalten bestimmt haben, hat der Herr Abg. Uhlemann bereits