

wegs, daß die Regierung alsbald eine Bahn von Gera nach Weida bauen soll; der Antrag besagt nur, daß der Regierung das Recht eingeräumt werden soll, diese Linie zu bauen, wenn später einmal sich ein Bedürfnis dazu herausstellen sollte. Zur Zeit geht die Absicht dahin, auf dem Geleise der thüringer Bahn die Züge durchzuführen bis Gera. Ein solcher gemeinschaftlicher Betrieb findet auf verschiedenen Bahnen von Deutschland statt. Ich erinnere nur an die Strecken Franzensbad-Eger und Winden-Löhne, auf welchen die Züge verschiedener Bahnen auf einem Geleise fahren, ohne daß sich die geringsten Schwierigkeiten daraus ergeben.

Abg. von Dohlschlägel: Gegenüber den Aeußerungen des Herrn Abg. Eysoldt, die ja für unsere Wählerschaft etwas recht Ansprechendes haben, da es immer gefällt, wenn man von Schonung der Steuerkraft spricht, will ich mir doch die Bemerkung erlauben, daß, nachdem Gößnitz-Gera angenommen worden ist, es eine unbedingte Consequenz ist, daß wir auch diese annehmen möchten; nicht allein, daß durch diese Bahn endlich das Netz, was wir in Thüringen haben, abgerundet wird, sondern es handelt sich auch hier um eine Bahn, die zum großen Theile den sächsischen Interessen mit dient, während Gößnitz-Gera nur im Auslande liegt. Es wird hier zugleich Arbeit geschaffen; wenn wir auch im Auslande bauen, so werden wir doch von dem Materiale, was da gebraucht wird, das meiste aus Sachsen beziehen. Es wird hier zugleich Arbeit geschaffen, während dort nur die Actionäre bezahlt werden. Während es sich bei Gößnitz-Gera sozusagen um ein Zwischenglied handelt, das zu einer gefährlichen Concurrrenz für den sächsischen Staatsbahnbetrieb nie werden kann, handelt es sich hier darum, eine Parallelinie mit unserer einträglichen Leipzig-Hofer Linie in eigene Hände zu bekommen und hiermit die Gefahr der Concurrrenz zu beseitigen. Meine Herren! Wenn man schließlich bedenkt, daß Gößnitz-Gera ebenso theuer kommt per Kilometer, wie Mehltheuer-Weida uns kommen wird, so glaube ich doch, daß wir mit dieser Bahn, wo außerdem verschiedene andere volkswirtschaftliche Gründe dafür sprechen, eine Ausnahme nicht machen dürfen, und ich glaube zuversichtlich hoffen zu dürfen, daß, nachdem Gößnitz-Gera angenommen ist, Sie auch diesem Vereinigungsvorschlage zustimmen werden.

Abg. Hartwig: (Referat.) Für ihn sei die Aufnahme des Passus unter cc nicht bestimmend gewesen; es handle sich nur um die Wahrung eines Rechtes für die Zukunft. Der Umstand, daß die Bahn im Auslande liege, spreche nicht mehr gegen dieselbe, wenn man sie als Versuchsfeld betrachte: dann sei sie nicht mehr ein Beneficium, welches man dem Auslande gewähre, sondern ein Geschäft, welches man mache.

Abg. Walter: Meine Herren! Als der Landtag begann, da ist es mir, wie auch gewiß Vielen von Ihnen ergangen, daß man ganze Stöße von Petitionen und Briefen bekommen hat aus allen Gegenden unseres engeren Vaterlandes. Alle bitten um Bahnen, namentlich solche Gegenden, die wirklich stiefmütterlich bis jetzt behandelt worden sind. Ja, meine Herren, man bekommt sogar Besuche über Besuche und alle sprechen sich in einer außerordentlichen Bitterkeit darüber aus, daß man nicht auch diesen ihren Gegenden gerecht werde in Bezug auf die Erfüllung ihrer Wünsche. Meine Herren! Wenn man jetzt theilweise die Zeitungen noch liest, mehr aber noch, wenn man in dieser Beziehung die Leute sich ungescheut aussprechen hört, da muß man doch sagen, daß es einem schwer wird, die Mittel zum Ankauf einer Bahn, einer Bahn, die nicht auf sächsischem Territorium liegt, bewilligen zu sollen. Meine Herren! Ich habe seiner Zeit dem Ankaufe dieser Bahn gern zugestimmt, weil ich in dem Ausbau der Eisenbahnlinien nur die Möglichkeit der Hebung der Steuerkraft und der Steuersfähigkeit unseres Volkes erblickte, und habe ich darüber schon so oft gesprochen, daß ich darauf nicht wieder zurückkomme. Meine Herren! Ich habe gegen Gößnitz-Gera gestimmt aus dem einfachen Grunde, weil ich mir gesagt habe, daß wir für 3 Millionen schon manche andere kleine Bahnen hätten herstellen können und weil mir aus den Plänen klar geworden ist, daß der Betrieb und die ganze bisherige Art und Weise uns ja bleibt. Ob wir die Bahn gekauft hätten oder nicht, das hätte auf den Betrieb dieser Bahn keinen Einfluß gehabt. Deshalb konnte ich für den Ankauf dieser Bahn nicht stimmen. Jetzt geht es mir mit Mehltheuer-Weida gerade so. Meine Herren! Wenn wir alle Linien dort kaufen oder bauen wollen, wovon wir glauben, daß es zum leichtern Betriebe unserer anderen Bahnen nothwendig ist, so kommen wir in die Lage der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, welche auch immer glaubte, sie müßte diese oder jene Bahn kaufen oder bauen, sonst würde ihre alte Bahn nicht rentabel bleiben. Meine Herren! Wohin wir kommen wollen, wenn wir dieses Princip weiter verfolgen, wo uns schon in Aussicht steht, daß wir wieder eine Bahn bauen wollen, wenn auch der Herr Finanzminister allerdings richtig sagt: ganz so weit wären wir noch nicht, so kommen wir nicht hinweg, dies mit der Zeit doch thun zu müssen, wenn wir jetzt bewilligen. Die Bahn Gößnitz-Gera und auch Mehltheuer-Weida sind nicht unter circa 7 Millionen Mark. Meine Herren! Mit den 7 Millionen Mark könnten wir recht gut die berechtigten Wünsche solcher Gegenden, wie Königshütte oder Glashütte, Dippoldiswalde &c. befriedigen. Die Leute dort haben gerechte Anforderungen an uns und ich meine, daß wir erst die sächsischen Staatsangehörigen