

kaufes der Eisenbahnen ist so spät an die Finanzdeputation dieser hohen Kammer gelangt, daß in der That nicht Alles in den wenigen Stunden zur Erwägung kommen konnte, was bei dieser Frage zu erwägen war. Die Beschlüsse der Deputation waren daher bereits gefaßt, der Bericht in der Hauptsache bereits verabsfaßt, als Herrn Seiler und mir der Gedanke kam: ob nicht in irgendwelcher Weise der durch das Botum abgeschnittene Faden wieder aufgenommen werden könnte im Interesse der Mehlthener-Weidaer Eisenbahn? Bevor ich zur Begründung dieses Antrages einige wenige Worte Dem hinzufüge, was Herr Seiler Ihnen bereits vorgetragen hat, gestatte ich mir, Ihre Nachsicht in Anspruch zu nehmen; es finden sich in dem Antrage Nr. 173 zwei Druckfehler vor. Zunächst muß es heißen: „sich bereit finden lassen oder bereit sind“ und dann muß es heißen anstatt „den Betrieb zur“: „den Betrieb der“. Meine Herren! Das ist entschuldbar durch die Eile, mit der in dieser Angelegenheit vorgegangen werden konnte, bez. vorgegangen werden mußte.

Da ich zu den wenigen Mitgliedern der Kammer gehöre, welche zum ersten Male über den Ankauf von Eisenbahnen, überhaupt über Eisenbahnsachen abzustimmen haben, so darf ich Ihre Nachsicht wohl auch in der Richtung in Anspruch nehmen, daß ich mir gestatte, mit wenigen Worten meinen Standpunkt zu kennzeichnen. Ich habe es unterlassen, durch Das, was ich zu sprechen beabsichtige, die allgemeine Debatte zu verlängern, umsomehr, als ich genöthigt war, hier in der Specialdebatte das Wort zu ergreifen. Meine Herren! Ich stehe allerdings vollständig auf dem Standpunkte, den Herr Seiler in seinem Botum gekennzeichnet hat. Wir müssen unbedingt die Consequenzen anerkennen, welche die Politik der sächsischen Regierung in früherer Zeit und die bezüglichlichen Beschlüsse der Kammern uns vorgezeichnet haben. Meine Herren! Ich gehöre nicht zu Denjenigen, die das Verfahren der sächsischen Regierung und bez. die Beschlüsse der sächsischen Kammern in dieser Richtung unter allen Umständen vertreten möchten; im Gegentheil, ich gehöre zu Denjenigen, die es lebhaft beklagen, daß die Staatsregierung durch ihre frühere Politik den Unternehmungen den Lebensfaden abgeschnitten hat, welche recht eigentlich nach meinem Erachten sich als befähigt erwiesen hatten, das Selfgovernment auch in unsere Verhältnisse zu übertragen. Die sächsischen Privateisenbahnen und namentlich die Hauptlinie Leipzig-Dresden, zu deren Verwaltungsorgan ich seiner Zeit gehört habe, waren meines Erachtens so Respect gebietende Unternehmungen, daß man ihnen die Existenz vielmehr hätte erleichtern sollen, anstatt sie zu erschweren. Meine Herren! Es ist aber die Politik der sächsischen Regierung nicht nur, sondern auch die Tendenz der sächsischen Kammern ge-

wesen — das darf ich ruhig aussprechen —, einem so kräftigen Factor das Leben Nichts weniger, als zu erleichtern. Es ist allenthalben durch Concessionsertheilungen zum Baue anderer Bahnen das Möglichste geschehen, um diese Kräfte nach und nach schwinden zu lassen und auch die großen lebensfähigen Eisenbahnen nach und nach den Anträgen der Staatsregierung geneigter zu machen. Doch darüber nichts Weiteres.

Die Bemerkung, die Herr von Erdmannsdorff soeben hier gemacht hat, die Bemerkung nämlich, daß es ganz gerecht gewesen ist seitens der Staatsregierung, daß sie Bahnen concessionirte ohne Rücksichtnahme darauf, was aus den Unternehmungen werde und was aus den Unternehmern werde, läßt sich meines Erachtens nicht wohl rechtfertigen. Meine Herren! Wohin dies führt, das zeigt die gegenwärtige Sachlage, das zeigen die Beschlüsse aus dem Jahre 1876. Die Eisenbahnunternehmungen sind nicht industrielle Unternehmungen, wie andere. Der sächsischen Regierung, bez. Verwaltung mag es gleichgültig sein, ob ein Unternehmer eine Fabrik etablirt und damit seine gehofften Goldberge schließlich nicht erreicht. Aber es kann der Staatsverwaltung, wie die Erfahrung lehrt, durchaus nicht gleichgültig sein, ob eine Eisenbahn sich erhält und als lebensfähig sich erweist oder nicht. Wir haben in dieser Beziehung, meine Herren, glaube ich, allesammt bittere Lehren empfangen. Nachdem nun aber die Sache dahin gediehen ist, wie sie gegenwärtig uns vorgeführt worden, so glaube ich, können wir auf dem betretenen Wege füglich nicht Halt gebieten. Wir werden uns entschließen müssen, schließlich reine Wirthschaft zu machen und, meine Herren, das ist auch aus einem verwaltungspolitischen Grunde, glaube ich, höchst nothwendig, aus dem Grunde nämlich, um die Staatsregierung und die Verwaltung der Eisenbahnen von der zweideutigen Stellung zu befreien, in welcher sich dieselben gegenüber den Privatbahnen von jeher befunden haben. Ich glaube, in dieser Richtung der Zustimmung des gegenwärtigen Leiters des königl. Finanzministeriums mich versichert halten zu dürfen. Ich habe als Verwaltungsbeamter Verschiedenes in dieser Art erlebt, was ich Ihnen hier vorzuführen mich jetzt enthalten muß. Diese zweideutige Stellung der Staatsregierung gegenüber den Privatbahnen wird um so übler, je weniger selbständige Glieder in dem großen Staatsbahnnetze noch bestehen und resp. kümmerlich ihr Leben fristen, je nachdem es dem großen Nachbar gefällt oder nicht. Meine Herren! Ich muß die lebhafteste Mißbilligung darüber aussprechen, daß man in der jenseitigen Kammer gewissermaßen die Regierung auf diesen alten fehlerhaften Weg zurückverwiesen hat, daß man der Regierung gesagt hat: es läge ja ganz in ihrer Hand, die Existenz dieser oder jener Bahn noch zu verlängern oder nicht. Meine