

zwei Seiten schon Bahnverbindung hat. Ich muß also sagen: aus all' diesen Gründen komme ich zu keinem anderen Entschluß, als zu dem, mit der Majorität der geehrten Deputation zu stimmen. Wenn nun der Antrag unter Nr. 173 eingebracht und von mancher Seite mit Freude begrüßt worden ist, so muß ich sagen: ich kann auf den Standpunkt mich nicht stellen, mit Freuden kann ich ihn gar nicht begrüßen; denn ich muß sagen: er ist nur eine halbe Regel und bezweckt wohl eigentlich Nichts weiter, als, wie Herr Pelz schon sagte, den Faden wieder anzuknüpfen zu weiteren Verhandlungen. Meine Herren! Da müßten aber die Bedingungen ganz andere sein, wenn das ein Faden sein sollte, der für den sächsischen Staat günstige Verhandlungen hervorbringen sollte. Es müßte vorerst die Summe, mit welcher die anderen Regierungen sich betheiligen sollen, eine ganz andere sein. Meine Herren! Ob 500,000 Mark dazu kommen oder nicht, darauf kommt es nicht an, die tragen wir auch, wenn wir das Andere bezahlen müssen; da ist mir lieber, die Anderen bezahlen Nichts und reden dann nicht mit herein. Entweder sich betheiligen; aber dann voll. Und, meine Herren, wenn $\frac{9}{11}$ der Bahn außerhalb Sachsen liegt und $\frac{2}{11}$ innerhalb Sachsen, wie stimmt denn da die Ziffer von 500,000 Mark zu der Gesamtbahn? Also ich wiederhole: diese Regierungen betheiligen sich entweder in der Weise, wie der Complex der verschiedenen Ländergebiete es verlangt, oder gar nicht!

Meine Herren! Nun ist der dritte Punkt sub cc. Ich bitte um Verzeihung, wenn ich die geehrten Antragsteller damit unangenehm berühren sollte, wenn ich sage: es kommt mir so vor, wie die bekannte weiße Salbe, von der es heißt: Hilft sie Nichts, so schadet sie Nichts. (Heiterkeit.)

Helfen wird es gewiß Nichts, wenn darin steht: die anderen Regierungen sollen das nun fördern, daß die sächsische Regierung den Betrieb auf der Linie Weida-Gera bekäme. Wenn hier darin stände: sobald die Regierung die Sicherheit hat, daß sie in den Besitz von Weida-Gera kommt, das wäre charmant, da ließe sich ein Wort darüber reden, da würde ich sagen: gut, es soll ein Wort sein! Aber was hilft der hier gebrauchte Ausdruck? Es fehlte bloß noch, meine Herren, daß da stände: „thunlichst zu fördern“;

(Heiterkeit)

dann wäre die Nutzlosigkeit ganz charakterisirt. Kurz, meine Herren, wenn ich mir den Antrag ansehe, den, wie die Minorität ja selbst einräumt, sie erst in der zwölften Stunde eingebracht hat, so muß ich sagen: ein derartiger Antrag hilft uns Nichts, er ist mehr schädlich, als nützlich, und ich würde also gegen diesen zu stimmen nicht unterlassen können.

Staatsminister Freiherr von Könneritz: Nach den Ausführungen des Herrn Oberbürgermeisters Dr. Stübel werde ich mich kurz fassen können, da die Regierung in der Hauptsache auf demselben Standpunkt steht, den der Herr Oberbürgermeister Dr. Stübel einnimmt. Ich glaube, meine Herren, nicht zu irren, wenn ich annehme, daß die Opposition gegen den Ankauf und den Ausbau dieser Linie sich lediglich darauf stützt, daß die Bahn zu einem großen Theile außerhalb Sachsens liegt. Diesen Umstand hat die Regierung selbstverständlich, bevor sie in Kaufsverhandlungen eintrat, reiflich erwogen; allein nach reiflicher Erwägung ist sie im Gegensatz zu der Majorität der Deputation zu der Ansicht gelangt, daß in der That die Bahn soviel Interesse für Sachsen hat, daß deren Ausbau auf sächsische Kosten gerechtfertigt erscheine. Welchen Werth diese Bahn für einen Theil des Voigtlandes hat, ist bereits von anderer Seite hervorgehoben worden. Durch diese Bahnlinie wird nicht nur die Stadt Pausa, sondern der ganze nordwestliche Theil des Voigtlandes der Wohlthat einer Schienenverbindung theilhaftig und, meine Herren, wie ärmlich und traurig die Verhältnisse in Pausa und Umgegend sind, ist ersichtlich aus der Petition, welche den hohen Kammern zugegangen ist. Die Sachlage ist in derselben so klar und wahrheitsgetreu dargestellt, daß ich hierauf nicht weiter einzugehen brauche. Ganz abgesehen hiervon, besteht aber schon zur Zeit ein sehr reger Verkehr zwischen den angrenzenden Landestheilen der Fürstenthümer Reuß mit dem sächsischen Voigtlande, dessen Mittelpunkt die Stadt Plauen ist, und die Hebung dieses Verkehrs kann nur im sächsischen Interesse liegen. Wie wollte man sich erklären, daß die voigtländischen Städte — ich spreche nicht nur von Pausa, sondern namentlich auch von Plauen — so bedeutende und beträchtliche Opfer für das Zustandekommen dieser Bahn früher gebracht haben, wenn sie nicht wirklich ein wesentliches Interesse an derselben hätten? Aber auch aus anderen Gründen legt die Regierung auf den Erwerb und Ausbau dieser Bahn ein wesentliches Gewicht. Von der Majorität der geehrten Deputation ist ausgesprochen worden, daß diese Bahn das sächsische Bahnnetz nicht abrunde. Ich kann ihr hierin nicht zustimmen. Nachdem das Staatseisenbahnprincip in Sachsen angenommen war, hat sich die Regierung alsbald die Frage vorgelegt, welcher Abschluß unserem sächsischen Eisenbahnnetz nach Westen zu zu geben sei; denn die Natur des Eisenbahnbetriebes bringt es mit sich, daß bei dem Eisenbahnnetz nicht unbedingt die Landesgrenzen, sondern das Verkehrsgebiet maßgebend sein muß. Deshalb münden eine große Anzahl nicht sächsischer Eisenbahnen in Sachsen ein, führen bis nach Leipzig und anderen Punkten, weil deren Verkehr bis dahin reicht, und es liegen in Sachsen über 200 Kilom-