

meine Herren, daß Sie nach dem schönen Bilde des Herrn Pelz, der uns bei unserer Abstimmung verglich mit einem Manne, der eine Waage in der Hand hält, auch mit gleichem Gewicht wägen möchten die einzelnen Anträge der königl. Staatsregierung. Ich hoffe, daß Sie dann zu dem Resultate kommen werden, daß Sie diese arme Linie nicht mit weniger günstigem Blicke zu betrachten haben, als die übrigen alle. Wollen Sie, ich bitte, meine Herren, auch mit der Höhe der in unserem Antrage aufgenommenen Bedingungen zufrieden sein; denn, wie schon Se. Excellenz und der Herr Oberbürgermeister Dr. Stübel ausgeführt haben, von den betreffenden Regierungen mehr zu verlangen, würde unter Umständen ein Fehler sein. Meine Herren! Eine weiche Salbe ist mitunter recht gut, eine schärfere zieht leicht Blasen; will man sicher Etwas erreichen, darf man nicht zu viel verlangen. Ich bitte, meine Herren, im Namen der gleichen Behandlung aller Staatsangehörigen, im Namen der Rechtfertigung der Beschlüsse früherer Ständeversammlungen und im Namen derjenigen Abjacenten, welche durch die Ertheilung des Expropriationsrechtes geschädigt sind, daß Sie dem Vorschlage der königl. Staatsregierung beistimmen nach unserem Minoritätsantrage.

Referent Rittergutsbesitzer von Trübschler: Ich glaube, die geführte Debatte, meine Herren, hat bewiesen, daß einzelne Momente, welche sonst bei anderen Bahnen für uns in Frage kommen konnten und für den Ankauf für den Staat maßgebend sein können, hier nicht angeführt werden können, namentlich was das Moment der volkswirtschaftlichen Rücksichten betrifft. Es ist doch wohl einleuchtend geworden, daß dieselben nicht in einer wirklich durchschlagenden Weise hier geltend gemacht werden können, wenn auch mit Recht angeführt worden ist, welchen Nutzen für den betheiligten Landestheil die Bahnverbindung haben würde, der überdies an und für sich schon dadurch einen ganz greifbaren Beweis findet, daß eben ungemein große Opfer dafür gebracht worden sind. Den weiteren Grund dagegen, der auch geltend gemacht worden ist, daß durch die Concessionirung eine gewisse Verpflichtung des sächsischen Staates entstanden sei, muß ich allerdings — so leid es mir thut, gegen diese Bahn meiner Ueberzeugung nach mein Wort erheben zu müssen — denn doch anführen, daß gerade bei keiner Bahn weniger dieses Argument angebracht sein dürfte. Es geht aus den früheren Landtagsverhandlungen von 1868 und früher und Deputationsberichten ausdrücklich hervor, daß der Wunsch, auf sächsische Staatskosten diese Bahn gebaut zu sehen, fortgesetzt auf einen principiellen Widerspruch sowohl seitens der königl. Staatsregierung, als seitens der sächsischen Stände gestoßen ist. Es ist damals bestimmt aus-

gesprochen worden, daß an und für sich es nicht in der Aufgabe des sächsischen Staates liegen könne, eine in der Hauptsache auswärtige Linie zu bauen, und es ist auch in diesen Berichten, namentlich in dem Berichte der Zweiten Kammer von 1868 in einem sehr voluminösen Berichte über die ganzen damaligen Eisenbahnangelegenheiten geradezu darauf hingewiesen worden, daß auch die Abwendung der Concurrrenz nicht maßgebend sein könnte; denn die Concurrrenz könnte auf einem anderen Wege wieder eintreten. Also gerade diese concessionirte Unternehmung kann im vorliegenden Falle vielleicht mit viel weniger Rechte, als eine andere sagen, daß aus der Concessionsertheilung ein Interesse des sächsischen Staates in bedeutsamer Weise und eine Verpflichtung hervortrat. Sachsen hat nur der Linie nicht entgegentreten wollen, sie aber nicht von seinem Interesse aus gewünscht. Der Hauptschwerpunkt liegt gegenwärtig nur in der Frage: wird durch diese Bahn eine Concurrrenz für unsere sächsische Bahnlinie abgewendet oder nicht? und dies ist mehr eine thatsächliche Frage, die allerdings von verschiedenen Seiten einer verschiedenen Beurtheilung unterliegt. Der Grundsatz der Abrundung des Bahnnetzes, der Herstellung eines geschlossenen Verkehrsgebietes soll doch in der Abwendung der Gefahr der Concurrrenz seinen reellen Effect haben; denn eine bloße äußerliche Abrundung würde jedenfalls ohne diese Folge keine Bedeutung haben. In dieser Hinsicht kann die Deputation, wenigstens die Mehrheit der Deputation, von ihrer Ansicht nicht abweichen. Es ist gesagt worden, daß der Grund, den die Deputation angeführt hat, daß diese Abrundung nur könnte entschieden werden durch den ausschließlichen Besitz des Stückes Weida-Gera, nicht zutreffend sei; ich muß aber doch bemerken, daß ich ihn als ganz zutreffend halten muß; denn wie schon nachgewiesen, ist die Verbindung Gera-Eichicht nach Süden nicht bloß projectirt, sondern ich glaube, nahe an der Ausführung, und wenn wir diese Verbindung aus Süden nicht besitzen oder wenigstens das eine Stück dieser Bahnverbindung aus dem Süden über Weida, Gera, Leipzig oder Halle nicht ausschließlich besitzen, so können wir doch ganz entschieden dem Concurrrenzverkehr, der von dort herkommt oder von der entgegengesetzten Seite kommt, kein definitives Hinderniß in den Weg legen. Von diesem Gesichtspunkte aus kann also die Deputation von ihrem Botum nicht abgehen und kann auch dem Antrage, der von Seiten der Minorität gestellt ist, nicht zustimmen.

Präsident von Behmen: Wir gehen zur Fragestellung über. Die Majorität der Deputation beantragt:

„Die beantragte Ermächtigung zum Ankauf der Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn abzulehnen.“