

vielleicht sogar in höherem Range, die bereits im Staatsdienste sind; sonst könnten wir durch den wohlgemeinten Ankauf einer solchen Bahn noch bedeutend höhere laufende Ausgaben auf die Staatskasse laden, indem die älteren Staatsdiener Erhöhung ihrer Gehalte nicht ohne einige Berechtigung beanspruchen würden.

Besonders möchte bei der Uebernahme jener Beamteten mit in Anrechnung zu bringen sein, daß dieselben Pensionsberechtigung erlangen, was nicht zu gering anzuschlagen sein dürfte. Also, meine Herren, trotz Alledem kann ich nur aus voller Ueberzeugung, und es hat mir schwere Kämpfe gekostet mich zum Ankaufe einer eingleisigen Bahn für $2\frac{1}{4}$, resp. 1 Million Mark pro Meile zu verstehen, nur anrathen, daß Sie dem königl. Decrete und dem Antrage der Deputation beistimmen.

Präsident von Behmen: Herr Secretär Böhr! — Der Herr Staatsminister!

Staatsminister Freiherr von Friesen: Der geehrte Herr Referent hat in seinen Einleitungsworten darauf aufmerksam gemacht, daß die Deputation in vollkommen unbefangener Weise der Kammer die Schattenseiten dieses Geschäfts nicht verschwiegen habe. Ich glaube, ich kann dasselbe auch von der Regierung behaupten; denn auch in dem Decrete ist die Sache nicht sehr rosig colorirt, sondern ganz offen dargelegt worden, welche Bedenken in der Sache liegen. Es scheint mir aber auch, daß genugsam daraus hervorgeht, durch welche Gründe sich die Regierung trotzdem hat bewegen lassen, auf die Sache einzugehen. Ich hatte mir erst vorgenommen, etwas ausführlicher über unsere ganze Situation der verschiedenen nothleidenden Bahnen gegenüber mich in der Kammer auszusprechen; da ich aber gesehen habe, daß gegen den Ankauf selbst von keiner Seite ein Bedenken erhoben worden ist, sondern überall nur der Preis zu hoch gefunden wird, so glaube ich, kann ich auf diese allgemeine Auseinandersetzung verzichten und mich nur auf ein paar Worte beschränken, die ich jetzt schon sagen muß, um damit eine Basis dafür zu gewinnen, den Antrag des geehrten Abg. von Ferber späterhin bekämpfen zu können.

Meine Herren! Wir sind in diesem Augenblicke in der Lage, eine große Anzahl von Bahnen in Sachsen zu haben, die eben nicht weiter fortkönnen, die — ich kann von ihnen nicht einmal sagen: sie können nicht leben und nicht sterben; denn sterben können, ja müssen sie, wenn wir ihnen nicht unter die Arme greifen —

(Heiterkeit.)

aber außer Stande sind, ihre Bestimmung zu erfüllen und ihren Betrieb fortzusetzen. Wie wir in diese Lage gekommen sind, das Ihnen ausführlicher auseinanderzusetzen, werden Sie mir erlassen; das lebt ja in unser Aller Gedächtniß, namentlich im Gedächtnisse aller der Herren,

fort, die schon eine längere Zeit in dieser Kammer anwesend sind.

Wie haben wir uns nun dieser Situation gegenüber zu verhalten? Handelte es sich nur um Bahnen, die Nichts als Producte einer leeren Speculation wären, ohne irgend einen Werth für das Land, nun dann könnten wir sehr bald dahin kommen, die Bahnen ganz fallen zu lassen, sie ihrem Schicksale zu überlassen. Indessen diejenigen Bahnen, um die es sich hier und überhaupt in Sachsen handelt, sind doch alle solche, die auch ein gewisses, meist nicht unbedeutendes volkswirtschaftliches Interesse für die betreffenden Gegenden haben, bei denen allemal die Frage entsteht, ob es nicht thunlich ist, eine solche Bahn mit einigen Opfern Seiten des Staates aus volkswirtschaftlichen Gründen zu erhalten. Die geehrte Deputation hat vollkommen richtig, wie mir scheint, die Grenzlinie angedeutet, bis wie weit man in dieser Beziehung gehen kann: bis dahin nämlich, wo die Opfer, die man den Steuerpflichtigen auferlegt, nicht zu groß werden. Wo diese Grenze liegt, das wird freilich nur in jedem einzelnen Falle zu beurtheilen sein. Es ist meiner Ansicht nach ein ganz müßiges Unternehmen, in solchen Dingen sich an ganz allgemeine Principien zu halten; es wird vielmehr darauf ankommen, die Principien, die man hat, festzuhalten; aber ihre Anwendbarkeit im einzelnen Falle genau zu prüfen. Thun wir nun das, und sehen wir also diese Bahnen als solche an, die doch immer einen Werth für die betreffenden Landestheile haben, so bieten sich uns drei Möglichkeiten dafür dar, wie wir uns ihnen gegenüber verhalten können. Entweder wir lassen die Bahn, vielmehr die Gesellschaft ohne Hilfe, wir lassen sie in Concurß verfallen und versuchen dann, ob wir bei der Subhastation einer solchen Bahn mitbieten und sie erstehen können. Auf diese Frage will ich nicht näher eingehen, die geehrte Deputation hat diesen Weg in dem vorliegenden speciellen Falle als einen durchaus unzulässigen angesehen. Ich theile diese Ansicht, beschränke aber diese meine Aeußerung auch nur auf den vorliegenden einzelnen Fall. Ein zweiter Weg ist der der indirecten Unterstützung. Wir können ja das thun, was von der Gesellschaft am meisten gewünscht und von vielen Seiten empfohlen wird: wir können eine Garantie für eine größere Anleihe der Gesellschaft übernehmen wir können ihr auch eine baare Unterstützung gewähren. Aber, meine Herren, damit würden wir ganz gewiß unseren Zweck nicht erreichen. Zunächst müssen wir uns daran erinnern, daß wir, so lange überhaupt Eisenbahnen in Sachsen gebaut werden, immer an dem Princip festgehalten haben, dergleichen indirecte Unterstützungen nicht zu gewähren. Ich will damit nicht sagen, daß solche Unterstützungen unbedingt verwerflich und nicht unter anderen Verhältnissen wohl auch hier und da einmal zweckmäßig sein können. Aber bei den Verhältnissen der sächsischen Privatbahnen zu den Staatsbahnen ist ein solcher Ausweg