

waren. Man sehe also, daß die Verführung unter den Eisenbahnarbeitern auf alle mögliche Art verhütet werde. Ich habe auch damals in Folge dieser Einrichtung die Erfahrung gemacht, daß allerdings die Eisenbahnarbeiter — es war allerdings damals der Verdienst größer, als jetzt — bedeutendes Geld zurücklegten, daß die ordentlichen Arbeiter zu Unterstützung ihrer Familien Geld nach Hause schickten, während die lüderlichen nicht nur nichts erübrigten, sondern auch noch mit Schulden bedeckt davon gingen. Mir scheint es hauptsächlich darauf anzukommen, daß den Ordentlichen stets Gelegenheit gegeben werde, auf eine einfache Art ihren Unterhalt zu erlangen; denn was der Herr Staatsminister gestern gesagt hat, daß die Eisenbahnarbeiter viel verdienen, so kann man das in seinem ganzen Umfange nicht zugestehen. Es kommt nämlich ganz darauf an, ob die Eisenbahnarbeiter aus ackerbautreibenden Gegenden oder aus Fabrikgegenden sind; sind sie aus Fabrikgegenden, so kann es möglich sein, daß sie durch die Eisenbahnarbeiten mehr verdienen, als durch Fabrikarbeiten, aber in ackerbautreibenden Gegenden findet gewiß ein anderes Verhältniß statt. Ich habe Erfahrungen über die Eisenbahnarbeiter eingezogen und die Verhältnisse derselben kennen zu lernen gesucht, habe aber dabei bemerkt, daß sie sich in den ackerbautreibenden Gegenden und überhaupt da, wo es mehr Handarbeit zu Hause giebt, sich weniger entschließen konnten, an die Eisenbahnen zu gehen; denn wenn sie auch noch einmal so viel Lohn haben, so wird doch durch die doppelte Wirthschaft, die sie in Folge ihrer Abwesenheit von ihrem Wohnorte anlegen müssen, ihr Gewinn bedeutend verringert und manchmal noch niedriger gestellt, als er in der Heimath ist. Es haben gewöhnlich auch dergleichen Arbeiter die Eisenbahnarbeit wieder verlassen. In den Fabrikgegenden kann es anders sein, und es ist wohl möglich, daß sie an den Eisenbahnen sich besser befinden, aber im Allgemeinen kann man nicht sagen, daß bei den Eisenbahnen viel von den Arbeitern verdient werde. Die Accordleute verdienen Manches, aber die Arbeiter werden selten etwas erübrigen können. Das wollte ich kürzlich über diese Anträge bemerken, auch werde ich für dieselben stimmen, damit die Staatsregierung Gelegenheit habe, für diese Angelegenheit mehr zu thun, als sie in reifliche Erwägung zu ziehen. Es werden sich Mittel herausfinden lassen, welche den Befürchtungen, die man hegen muß, begegnen und es möglich machen, daß von den Eisenbahnbauten manche dieser Leute einen Sparpfennig erübrigen können, der ihnen in spätern Zeiten der Nothhülfe gewährt. Wenn noch von Sparcassen die Rede gewesen ist, so glaube ich nicht, daß durch die Art, wie man den Leuten die Ersparniß aufzwingen will, etwas gethan werden kann. Es scheinen mir auch die Sparcassen an und für sich nicht den Erfolg gehabt zu haben, den man erwartet hatte; denn es werden die Einlagen nicht sowohl von den Handarbeitern oder überhaupt von den ärmern Classen gemacht, sondern gewöhnlich von solchen, die auf irgend eine Art ein kleines Capital erlangt haben. Der arbeitende Mann hat noch nicht die großen Wohlthaten der Sparcassen eingesehen und betrachtet ein solches Institut immer noch mit einem gewissen Mißtrauen. Wollte man nun hier bei den Arbeitern die Spar-

cassen gebrauchen oder ihnen einen Theil ihres Verdienstes zurückhalten, so würde man nicht seinen Zweck erreichen. Auch bei der Riesaer Bahn sind solche Versuche gemacht worden, aber gänzlich verunglückt. Es war den Arbeitern dort ein Theil des Lohnes zurückbehalten worden, sie lehnten sich aber so dagegen auf, daß man ihnen das Geld herausgeben mußte. Also wurde noch der Nachtheil dadurch hervorgebracht, daß die Angestellten in ihrer amtlichen Autorität beeinträchtigt und dadurch sehr in ihrem Ansehen bei den Arbeitern zurückgesetzt waren.

Abg. D. Haase: Als ich mir gestern das Wort erbat, hatte ich die Absicht, wider die Anträge des Abgeordneten Oberländer zu sprechen; da sie aber im Verlauf der Debatte schon Seiten des Herrn Staatsministers sowohl, wie auch von Seiten mehrerer Abgeordneten, namentlich des Abgeordneten v. Gablenz und des Referenten widerlegt worden sind, und dasjenige dabei berührt worden ist, was ich ihnen entgegensetzen wollte, so will ich nicht durch Wiederholungen der Kammer ihre Zeit rauben und entsage daher dem Worte.

Abg. Mehler: Ich gestehe frei, daß es mir mit den Eisenbahnen so erging, wie mit den Fabriken. Es gab eine Zeit, wo ich lange über den absoluten Werth und die Nützlichkeit derselben mit mir uneinig gewesen bin. Ich finde mein damaliges Bedenken auch durchaus erklärlich, weil ich mich unter dem Einflusse des ersten Eindrucks befand, welchen die Betrachtung der mit jeder Uebergangsperiode unvermeidlich verbundenen Schwierigkeiten und Verluste hervorrufte. Bei weiterem Nachdenken aber bin ich doch zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Eisenbahnen berufen sind, sowohl in unsern socialen, wie commerciellen Zuständen eine neue Zukunft vorzubereiten. Will unser Vaterland der Vortheile sich nicht entschlagen, welche diese Zukunft auch für dasselbe in seinem Schooße birgt, will es nicht vom Weltverkehre sich gänzlich ausschließen, so wird es sich nicht entbrechen können, bei dem Bau der Eisenbahnen sich zu betheiligen. Woher aber, habe ich mich oft gefragt, woher rührt die bei einem großen Theile des Volkes sich noch jetzt zeigende Abneigung gegen die Eisenbahnen? Ich glaube, daß diese Abneigung in dem oben bereits angegebenen Grunde, hiernächst besonders aber in dem verderblichen Actienschwindel wurzelt. Der Actienschwindel ist der finanzielle Krebschaden der jetzigen Zeit, und diesem Actienschwindel kann nur dadurch mit Erfolg abgeholfen werden, daß der Staat den Bau der Eisenbahnen selbst übernimmt. Ich stimme in dieser Beziehung mit dem Abgeordneten D. Schaffrath überein; denn auch ich bin nicht ein Freund vom Regalificiren, ich bin kein Freund davon, daß der Staat die Gewerbe, wovon die Unterthanen sich nähren sollen, selbst betreibe; allein reifliches Nachdenken hat mich doch zu dem Glauben gebracht, daß es gewisse Gewerbe giebt, deren der Staat sich ausnahmsweise selbst bemächtigen muß, wenn davon eine ersprießliche Rückwirkung auf das Ganze erzielt werden soll, und ich rechne dahin vorzugsweise die Beschaffung der Verkehrsmittel. Je weniger aber die Rentabilität der Eisenbahnen in unserm Vaterlande irgend einem Zweifel unterstellt werden kann, desto unbedenklicher ist es mir, vom finanziellen Gesichtspunkte aus betrachtet, daß die Uebernahme der