

andere Rücksichten nehmen, als eine Actiengesellschaft; denn gerade das Interesse des allgemeinen Publicums steht zu dem Interesse einer Actiengesellschaft im umgekehrten Verhältnisse. Nun sage man nicht, es werden es die Actiengesellschaften selbst in ihrem Interesse finden, die Preise so weit als möglich herabzusetzen, um dadurch einen großen Vertrieb zu sichern; denn man kann hier einwenden, daß die Concurrenz bei den Eisenbahnen nicht wie bei andern Verkehrsmitteln ist. (Der Staatsminister v. Wietersheim tritt ein.) Ich muß noch auf einen Punkt zurückkommen. Nämlich ich leugne nicht, daß ich die sächsisch-bairische Bahn mit gutem Gewissen für eine Calamität ansehen kann. Ich habe sie früher besorgen müssen, obwohl ich nicht glaubte, daß sie diesen Umfang haben würde, und dann war es natürlich, daß man sich fragen mußte, ob nicht durch eine Pferdebahn diese Millionen würden vermieden werden können. Ich hatte früher diese Ansicht, habe sie aber nicht mehr und bin es der Kammer schuldig, ihr die Gründe anzugeben, warum ich sie nicht mehr habe. Ich hatte die Pferdebahn zwischen Nürnberg und Fürth befahren, nämlich mit Dampf hin, mit Pferden zurück und der Unterschied betrug nur einige Minuten. Davon ist für den Verkehr ein großes Unglück nicht zu fürchten. Aber später habe ich die Augsburger Pferdebahn besucht und da habe ich freilich keine große Zuneigung fassen können, denn wir waren im Ganzen 3 Personen, es war gar kein Interesse für die Sache vorhanden, und das machte mich flüchtig. Um mir aber doch ein festes Urtheil zu bilden in einer so wichtigen Sache, habe ich im verfloffenen Sommer bloß für diesen Zweck die Pferdebahn von Budweis nach Linz befahren, die größte Pferdebahn in Deutschland. Und da habe ich mich denn überzeugt, wozu sie gut ist und wozu nicht. Die Pferdebahn ist gut für den Verkehr mit Waaren, aber nicht für den Personentransport, weil sie keine große Schnelligkeit entwickelt. Für den Waarentransport, wo nichts darauf ankommt, ob er etwas langsamer oder etwas schneller vor sich geht, ist sie anwendbar, das habe ich dort erprobt. Nun werde ich von der bairischen Bahn die Erwartung hegen müssen, daß sie mehr für den Personentransport verwendet werden wird, und so würden wir mit einer Pferdebahn dabei nicht gute Geschäfte machen. Noch kommt dazu, daß eine Pferdebahn mit manchen Beschwerden verbunden ist. Auf der Pferdebahn von Budweis nach Linz sind 250 Pferde beschäftigt, und das ist eine Sache, die nicht ohne großen Aufwand ist, und dabei doch so höchst langweilig, denn ich bin einen ganzen Tag gefahren und wäre fast zu Fuß in derselben Zeit an Ort und Stelle gekommen. So haben sich meine Bedenken gegen die Pferdebahnen gebildet, obwohl die Letztern in mancher Beziehung auch ihren Vortheil haben. Man hat ferner die Idee aufgestellt, daß die Binnenbahnen nicht die Beachtung des Staats in Anspruch nehmen dürfen, sondern nur diejenigen, welche den Verkehr nach außen befördern; aber gerade die Binnenbahnen sind für den inländischen Verkehr unter vielen Verhältnissen von der höchsten Wichtigkeit. Ich führe in dieser Beziehung England an, wo doch nicht zu leugnen ist, daß alle Eisenbahnen, mit Ausnahme derjenigen, die nach den Seeplätzen gehen, Binnenbahnen sind, und doch ist das

Eisenbahnwesen dort am ausgebildetsten. Ein anderer Grundsatz ist der, den man in der österreichischen Monarchie angenommen hat und festzuhalten gedenkt, nämlich der, daß der Staat alle Hauptbahnen bauen und nur die Verbindungsbahnen den Privaten überlassen will. Aber die Bahnen durch den Staat will dieser allein führen. Es wurde noch erwähnt, daß Ersparnisse bei den Bauten gemacht werden könnten, ich kann aber nicht darauf eingehen, ich kann weder den Directorien noch den Ausschüssen einen Vorwurf machen. So viel ich Kenntniß davon habe — und ich habe doch hierin Erfahrungen gemacht, da ich selbst Ausschusmitglied bin — haben die Directorien das Bestreben zu erkennen gegeben, nur immer das zu thun, was sie für das Beste halten, und ihre Redlichkeit ist mir allenthalben unzweifelhaft geblieben. Daß manche Fehler können vorgekommen sein, bestreite ich nicht, aber ich denke da immer an dasjenige, was ein Director in Leipzig bei einer Generalversammlung sagte: „Lehrgeld, meine Herren, muß man geben! Nun, Lehrgeld haben wir gegeben, und Gott gebe nur, daß wir künftig davon befreit sind.“ Aber das verdächtigt mir die Sache nicht, und ich gehe eben so wenig auf den Rathschlag rücksichtlich des Accordbaues ein, mit Ueberlassung von Bauten an die Wenigstfordernden. Ich habe dabei traurige Erfahrungen gemacht, nämlich man kann solche Contracte nur für solche Arbeiten eingehen, an denen gleichsam nichts zu verlieren ist, so daß man auch auf das Material nur dann contrahiren kann, wo auf die Qualität nichts ankommt. Mein sehr geehrter Nachbar hat sich mit seiner anerkannten wohlwollenden Gesinnung darüber verbreitet, was Alles zum Besten und Wohle der Eisenbahnen geschehen könne, sowohl für die Erbauung und den Betrieb, als auch für die Arbeiter. Um mit den Letztern anzufangen, so ist es eine traurige Wahrnehmung, daß die Fabrikarbeiter, alle Tagelöhner, und also auch die an den Eisenbahnen, sich nur sehr schwer dazu gewinnen lassen, wenn sie viel verdienen, etwas zu erübrigen, sondern der gewöhnliche Lauf ist: haben sie viel, so verthun sie viel, haben sie wenig, verthun sie wenig. Freilich giebt es auch hiervon dann und wann Ausnahmen. Es wurde bei dieser Gelegenheit auch der Tunnelbau erwähnt. Dort waren auch Bergleute angestellt, und so viel ich die beobachten konnte, waren es durchaus ordentliche Leute, die sich auch etwas erspart haben, aber es nicht in die Sparcasse legten, sondern nach Hause schickten, weil sie für Familie sorgen mußten. Wenn mein Nachbar auch den Wunsch aussprach, daß man bei den Eisenbahnen die inländischen Gewerbe möglichst berücksichtigen möge, so pflichte ich ihm hierin bei, muß mich aber doch mit dem vereinigen, was der Abgeordnete Hensel sagte; denn so weit kann man es doch nicht treiben, daß man die Fabricate, auch wenn sie mehr kosten, von hier nimmt, bloß weil sie aus Sachsen sind. Ich bin auch Patriot, aber meinen Patriotismus bloß ausbeuten zu lassen, daß die inländischen Gewerbe allein den Gewinn haben sollen und das Unternehmen dafür bezahlt, das würde ich zu weit getrieben finden. Es würde auch unausführbar sein, wenn man den Grundsatz aufstellen wollte, Alles nur möglichst aus den inländischen Fabriken zu beziehen, weil es uns in dieser Beziehung jetzt noch an Betriebskraft fehlt. Wir müssen größere