Sparsamkeit auf's engste zusammen. Durch meine Anträge kann manche Quelle der Unsittlichkeit verstopft werden. Der Herr Staatsminister sagte unter Anderm, daß die Directorien den Eisenbahnarbeitern die Gelegenheit zum Verdienst und zu Ersparnissen nicht entziehen würden; das ist aber nicht genug; sie sollen ihnen nicht nur die Gelegenheit dazu nicht entziehen, sondern sie sollen die Gelegenheiten so viel als möglich vervielfältigen und begünstigen, um den Eisenbahnarbeitern Vortheile zu verschaffen. Bei den Accorden der Baumaterialien und Fuhren liegt es nach der Aeußerung des Herrn Staatsministers im eigenen Interesse der Directorien, Concurrenz eintreten zu lassen. Das sollte ich auch meinen. Wenn nun aber in vielen Fällen das Gegentheil bekannt ist, so ist es eben zu bewundern, daß es trotz dieses Interesses doch sehr oft nicht geschieht, und daher kommt es eben, daß die öffentliche Meinung sich dahin ausspricht, daß, wenn auch nicht gerade bei den Directoren, doch bei gewissen andern Eisenbahnbeamten noch ein anderes Interesse vorhanden sein möge. In Bezug auf den zweiten Antrag, welcher auf Begünstigung der inländischen Eisenbahnindustrie und der Gewerbtreibenden überhaupt gerichtet ist, hat der Herr Referent bemerkt, daß man Privatunternehmern nicht zumuthen könne, Eisenbahnbedürfnisse im Inlande theurer zu bezahlen, als man sie anderwärts her beziehen könne. Die Eisenbahnunternehmungen sind aber, wie sie sich jetzt gestaltet haben, Privatunternehmungen ganz eigenthümlicher Art. Damit die Actionaire ihr Geld zinsentragend unterbringen, damit sie nichts verlieren können, muß der Staat für den Riß stehen. Der Staat garantirt die Zinsen und schießt, wenn das Geld der Actionaire, oder so viel sie dazu herzugeben für gut befinden, zum Bau, d. h. zur Herstellung des zinsenbringenden Unternehmens nicht ausreicht, das Fehlende zu. Wenn man es von dieser Seite betrachtet, so leistet der Staat viel mehr, als wenn er den Eisenbahnbau gleich selbst in die Hände genommen hätte; er hätte zehnmal besser gethan und hätte schließlich bei weitem nicht so viel Opfer zu bringen gehabt. Ich habe nichts dagegen, daß der Staat, d. h. die Gesammtheit der Bürger, auf diese Weise eintritt, und zu einem Unternehmen, welches man ein Privatunternehmen nennt, mehr beiträgt, als die Unternehmer selbst, und ich für meinen Theil sollte dazu um so zweckmäßiger schweigen, als ich in meinem Leben noch keine Eisenbahnactien anders gesehen habe, als wie sie in den Prospecten der Eisenbahnunternehmungen abgedruckt sind. Aber wenn der Staat eigentlich der Einzige ist, welcher Opfer bringt, größere Opfer, als irgend Jemand von denjenigen, welche sich bei den Unternehmungen betheiligt haben, da ich nun einmal das kein Opfer nenne, wenn der Capitalist sein Geld verborgt, um daraus Zinsen zu ziehen, so glaube ich, ist es auch gar nicht zu viel verlangt, wenn die Staatsregierung den Directorien vorschreibt, was sie im Interesse der Gesammtheit bei diesen Bauten für zuträglich hält. Wir haben aber allerdings das höchste Interesse dabei, daß durch die vielen Millionen, welche uns die Eisenbahnen kosten, dem nach Vollendung der Baue zweifellos, wenn auch, was Gott wolle, nur vorübergehend wieder hereinbrechenden Pauperismus vorgebeugt werde, daß wir dabei die inländische Industrie heben und überhaupt der Gesammtheit für das von derselben aufgebrachte Geld den größtmöglichsten Vortheil verschaffen. Es ist auch durchaus keine ungerechte Forderung, wenn den inländischen Gewerbtreibenden, welche zu den Contribuenten gehören, bei dieser Gelegenheit ein guter Verdienst verschafft wird, und deshalb habe ich beantragt, daß von ihnen die Eisenbahnbedürfnisse bezogen werden möchten, wenn sie auch etwas theurer sind. Denn wenn die Gewerbserzeugnisse des Inlandes bei vorausgesetzter gleicher Güte und gleichem Preise noch vom Auslande bezogen werden sollten, so würde das eine unverantwortliche Sünde gegen das Vaterland und unsere Mitbürger sein. Man soll aber nicht blos keine Sünde gegen das Vaterland begehen, sondern das möglichste Gute für dasselbe thun. Das ist das Wenige, was ich mir zur Erwiderung habe erlauben wollen auf das, was gegen meine Anträge vorgebracht worden ist.

Abg. Rewitzer: Es sind im Laufe der Debatte mancherlei Bedenken gegen die Vorschläge des Abgeordneten Oberländer aufgetaucht, und namentlich hat man es in Zweifel gezogen, daß dieselben ausführbar sein und die gewünschte Wirkung haben werden. Ich lasse diese Frage dahingestellt sein, werde aber doch für diese Vorschläge stimmen, weil ich sie an und für sich ganz unbedenklich finde, da sie eigentlich nur auf Berücksichtigung der ausgesprochenen Ansichten und Wünsche Seiten der Staatsregierung hinauslaufen, und weil sie einen Punkt mit berühren, dessen Wichtigkeit noch nicht recht erkannt zu sein scheint und den man daher nicht oft genug erwähnen kann; nämlich das auch in unserm Vaterlande sich mehr und mehr zeigende Ueberhandnehmen der Verarmung der Arbeiter. Der Abgeordnete Oberländer hat vollkommen Recht, wenn er sagt, daß auch bei uns sich bedrohliche Spuren dieser Verarmung zeigen, die einen Kampf zwischen den Hungrigen und Satten in Aussicht stellt, der dem Staatswohle sehr gefährlich werden müßte, und daß dies jeden Freund des Vaterlandes veranlassen müsse, Alles aufzubieten, um diesem Unglücke bei Zeiten vorzubeugen. Ob und was bei den Eisenbahnarbeiten für diesen Zweck erreicht werden kann, vermag ich in diesem Augenblick nicht zu entscheiden. — Es sind bei der Berathung des vorliegenden Gegenstandes verschiedene Ansichten und Bemerkungen laut geworden, die zwar zum Theil schon ihre Widerlegung oder Beantwortung gefunden haben. Ich gestatte mir dennoch, auch meinerseits auf einige derselben zurückzukommen. Es ist gestern gesagt worden, die Eisenbahnarbeiter verdienten gegen die übrigen Arbeiterclassen auf leichte Weise einen sehr schönen und hohen Lohn, sie wüßten aber ihren Erwerb nicht zu benutzen, sie legten davon nichts zurück und sorgten nicht dafür, daß sie in künftigen Zeiten etwas zuzusetzen hätten. Von einem Verdienste von 16 Ngr. täglich (und so hoch brächten es Einige) könnte der Arbeiter in nicht zu langer Zeit ein hübsches Sümmchen zurücklegen und sich damit später vor Mangel schützen. Vor allen Dingen gestatten Sie mir, darauf aufmerksam zu machen, daß bei Eisenbahnarbeitern von einem auf leichte Weise verdienten Lohn nicht die Rede sein kann. Wer es weiß, was arbeiten heißt, kann die schwere Arbeit auf Eisenbahnen, die täglich 14 Stunden dauert, nicht leicht nennen. Fer-

SLUB
Wir führen Wissen.