

sich darum, daß der wesentlichste Factor des Volkswohlstandes, des sächsischen Reichthums — das ist die innige Beziehung zwischen Ackerbau und Industrie — solchen Ortschaften, die nicht in die Lage kommen, mit einer Eisenbahn in Verbindung zu kommen, unbedingt entzogen wird. Diese Ortschaften müssen, wie es auch thatsächlich unsere Statistik beweist, in ihrer Einwohnerzahl zurückgehen, ihre Etablissements, die sie bisher gehabt haben, müssen nach und nach verschwinden, weil es unmöglich ist, daß irgend eine Industrie mit den dreifachen Transportspesen oder vielleicht einer noch größeren Verlustsumme fortarbeitet gegenüber einer Industrie, welche geringe Transportspesen hat.

Von diesem Standpunkte aus frage ich mich deshalb bei der Genehmigung des vorliegenden Projectes weniger, ob es von allgemeinen Gesichtspunkten aus richtig ist, daß diese Eisenbahn nach diesem oder jenem Orte hin zweckmäßiger zu führen sei; denn um das zu beurtheilen, müßte ich einige Wochen mich in dortiger Gegend bewegt und mit den Ingenieuren gearbeitet haben; vielmehr empfehle ich das Project eben nur vom Standpunkte des Rechts jedes Gemeinwesens, des Vortheiles des Eisenbahnwesens theilhaftig zu werden und bin deshalb natürlich Gegner der Idee, das System des Staatseisenbahnwesens fortzuführen, und zwar aus folgenden Gründen: Der Staat kommt durch dieses System aus einer Verlegenheit in die andere.

Wie schon vom Herrn Abg. Mannsfeld bemerkt worden ist, kommt dann der Staat in die Lage, daß er sich sagen muß: hier geht die Staatsrente durch diese oder jene Bahn auf die Hälfte herunter. Im fiscalischen Interesse wird er sich also sagen müssen: hier muß der wirtschaftlichen Entwicklung in einem Landestheile eine Schraube gezogen werden, um die Einnahme nicht zu verlieren. Auf der anderen Seite kommt der Staat in die Lage, mit auswärtigen Staaten in unangenehme Verhältnisse zu kommen, wenn er eine Concurrnz nicht ertragen kann. Es ist das bereits in dem Eisenbahndecrete indirect ausgesprochen worden, wo es sich um die Concurrnzbahn von Gera nach Plauen handelt, die mit einer Steigung von 1 zu 200 fahren wird, gegenüber der Staatsbahn, welche in bedeutenden Curven mit 1 zu 100 fahren muß.

Unter diesen Umständen giebt es keine Wahl. Entweder muß man das bisherige System verlassen und versuchen, auf irgend eine Weise die unvermeidliche künftige Schuldenlast so viel als möglich durch rechtzeitiges Umkehren zu beseitigen, oder man läuft eben Gefahr, sagen zu müssen: wir gebieten sämmtlichen Eisenbahnen Sachsens ein Halt und zwar im Interesse der fiscalischen Einnahmen. Meine Herren! Was das wieder bedeutet, das ist sehr klar! Im Interesse der fiscalischen Einnahmen das Transportgewerbe beschränken, das heißt weiter Nichts, als: die Staatseinnahmen basiren auf verminderte Productions-

fähigkeit des Landes und auf eine indirecte Consumtionssteuer, die man durch Betreibung des Transportgewerbes sich verschafft. Ob das nun wirklich segensreich werden und zu größerer Entfaltung des Nationalreichthums führen kann, das muß ich meiner Ansicht nach bezweifeln. Ich meine, man wird hier nach längerem Kampfe zuletzt, wie man auch bei den übrigen Gebieten der Production auf die Freiheit als auf das einzige Auskunftsmitel gekommen ist, auch hier zu möglichster Freiheit gelangen müssen. Ebenso wird es mit der Organisation des Credits gehen; man wird zuletzt sagen, daß die Staaten weit mehr oft an Banken und Bankiers Provision bezahlen, als bei schrankenloser Freiheit des Bankwesens sie solche zahlen müßten, und daß sich eine vollkommen schrankenlose Freiheit im Creditwesen dadurch auszeichnet, daß das Jobberwesen sich selbst richtet, deshalb untergehen wird und daß in der Meinung die Wahrheit liegt, welche für die beste wirtschaftliche Entwicklung eines Landes auch in dieser Beziehung als einziges richtiges Correctiv den Grundsatz der Freiheit gegeben hat.

(Bravo!)

Abg. Dr. Leistner: Meine Herren! Ich habe den Antrag des Herrn Dr. Kentsch mit unterschrieben. Ich habe das nicht gethan, um die Vorschläge der geehrten Deputation irgendwie zu durchkreuzen, sondern ich habe es gethan, weil ich zur Zeit noch nicht wußte, ob Dr. Stroußberg auch dann den Bau dieser Bahn übernehmen würde, wenn die Prämienanleihe nicht bewilligt würde. Nach den Mittheilungen, die heute von verschiedenen Mitgliedern dieses Hauses gemacht worden sind, scheint es aber der Fall zu sein, daß Dr. Stroußberg auch ohne Bewilligung der Prämienanleihe den Bau der Bahn übernehmen will. Ich hätte freilich gewünscht, daß wir von Dr. Stroußberg in dieser Beziehung eine definitive Erklärung, vielleicht auf telegraphischem Wege, erhalten hätten. Ich glaube, meine Herren, daß der Antrag des Herrn Dr. Kentsch sich jetzt zum großen Theil erledigt hat und, wenn ich nicht irre, hat Herr Dr. Kentsch die Absicht, seinen Antrag zurückzuziehen. Meine Herren! Was die Nothwendigkeit dieser Bahn anbelangt, so ist dieselbe schon von mehreren Rednern hervorgehoben worden und ich meinerseits habe die Ueberzeugung, daß das Obererzgebirge wohl schwerlich im Stande ist, ohne diese Bahn auf die Dauer hinaus mit der fremden Industrie zu concurriren. Ich habe neulich erst mit mehreren Fabrikanten aus Klingenthal gesprochen, die, um in dieser Beziehung Untersuchungen anzustellen, nach Wien gereist waren, wo sie eine empfindliche Concurrnz haben, und sie sind mit der festen Ueberzeugung zurückgekommen, daß, wenn sie diese Bahn nicht erhalten, sie von der Wiener Concurrnz unterdrückt werden. Dasselbe gilt von den Etablissements, die an der Mulde liegen; dieselben haben zwar Kohlen in nächster Nähe, nur wenige Stunden weit; sie