

der Bahn, die Noth leidet, die Bahn zu erwerben. Ich glaube, damit würde doch wohl der Zweck, den auch der Herr Minister für nothwendig gehalten hat, nämlich die Bahn zu erhalten, erreicht und vereint worden sein mit der Pflicht eines sparsamen Haushalters. Und der Herr Minister hat ja der Politik, welche thatsächlich innegehalten worden ist, selbst mit dem Worte: „Ueberstürzung“ vollständig das Siegel aufgedrückt, welches diese Politik von Anfang an gehabt hat.

Präsident Haberkorn: Es hat Niemand weiter ums Wort gebeten. — Herr Abg. Dr. Heine!

Abg. Dr. Heine: Ich will nur eine Bemerkung machen, weil man der Sache das Ansehen giebt, als wenn man gegenüber einem Soetbeer gar nicht urtheilen könnte und als ob man gar nicht wüßte, was der Mann gesagt hat. Dieser Herr verfolgt bei aller Kenntniß hauptsächlich die Bequemlichkeitsinteressen des überseeischen Handels und dient anderen Interessen und hat deshalb eine ganz andere Richtung als Schriftgelehrter. Zu dieser andern Richtung will ich nur bemerken: Soetbeer sagt, daß ungefähr 11 oder 13 Milliarden Mark Gold und Silber in den gesammten Staaten sein sollen, nämlich in Europa, Amerika u. s. w. Soetbeer sagt, gegenüber diesen 13 Milliarden Mark käme es auf ein paar Hundertmillionen Silberverkauf des Reiches sehr wenig oder gar nicht an. Meine Herren! Wie schwach eigentlich diese ganze Idee ist, das können Sie daraus ersehen, daß das englische Clairinghaus allein über 40 Milliarden Thaler, sage 120 Milliarden Mark, im Verkehre besorgt und zwar eigentlich ohne einen Pfennig Geld; denn die letzte Ausgleichung geschieht durch Buchung auf den Conto bei der Englischen Bank. Wieviel Verkehr hat aber nun die ganze Welt dem gegenüber? 13 Milliarden Gold und Silber können für den Verkehr cultivirter Nationen nicht mehr ausreichen, wenn in Münzen gezahlt werden soll.

In anderer Beziehung will ich noch bemerken, daß ich es in Bezug auf unsere Eisenbahnen beklagen muß, wenn der Staatsregierung gewissermaßen Vorwürfe gemacht werden, weil sie das Eisenbahnnetz vervollständigt hat, während es doch klar ist, daß, wenn man einzelne Theile herausgelassen hätte, eine wirkliche Eisenbahnpolitik und ein wirkliches Eisenbahntariffsystem, so wie es die Interessen unseres Landes verlangen, gar nicht verfolgt werden könnte. Wie Sie wissen, bin ich auch in dieser Frage der Ansicht, daß es, wenn unsere Eisenbahnen nicht so viel einbringen, als wir wünschen, viel an den Systemen liegt und nicht am Mehlthau. Ich habe jener Zeit gesagt: Wir werden in Zukunft die Eisenbahnen haben, aber auf der gewöhnlichen Achse fahren. Diese trübe Genugthuung empfinde ich bei

unserem Budget ebenfalls. Meine Herren! Ich will durchaus nicht, daß der Staat aus unseren Eisenbahnen nicht das Nöthige entnehmen soll, um unser Budget günstiger zu gestalten, er mag aus diesen Verkehrsanstalten in wirthschaftlich angemessener Weise Geld erheben. Aber freilich muß das Land, wenn es sich um 60 Millionen Einnahme und 10 Millionen Minderertrag handelt, nicht bloß lächeln, wenn man von Tarifen spricht, (Heiterkeit)

sondern es muß sich die Sache näher ansehen und muß sich fragen: Woran liegt es denn, daß die Eisenbahndirectionen ihre Eisenbahnwagen auf den Bahnhöfen leer stehen haben und vertrocknen lassen? Meine Herren! Man muß eben überhaupt sich nicht damit begnügen, über den unheilvollen Zustand und über die geringen Einnahmen der Eisenbahnen zu klagen, sondern man muß fragen: was ist zu thun, um die Einnahmen zu vergrößern? Bei näherer Prüfung der Sache ergiebt sich aber gerade das Gegentheil von Dem, was man über die Sparsamkeit im Eisenbahnbau zu behaupten pflegt. Es fehlt durchaus das klare Verständniß in der Frage; denn es ist einfach zu beweisen, daß Sie durch Vermehrung der Eisenbahnen vermehrte Einnahmen haben werden, wenn Sie nicht einen großen Theil der Güter von den Eisenbahnwagen abdrängen. Sie brauchen sich nur folgendes Exempel zu denken, daß allein die An- und Abfuhr ein Gegenstand ist, der auf 30, 40, 50, oft 60 Kilometer in der Ebene nach unserem jetzigen Systeme alle Güter von der Eisenbahn wegweist. Die Thatfachen, die Sie aus der Statistik wieder entnehmen werden, daß die Zahl der zurückgelegten Meilencentner fortwährend größer wird, die beweisen eben, daß man durch falsche Systeme die Güter aus größerer Nähe wegweist; und es ist durchaus nothwendig, daß jeder Vertreter des Landes der Frage nahe tritt und diese Angelegenheit nicht den großen Volkswirthen und Sachverständigen allein überläßt, die gar zu oft von besonderen Interessenstandpunkten ausgehen. Ich meine, daß man nicht bloß den Eisenbahnschriftgelehrten folgen könne, (Heiterkeit)

sondern daß man vorerst auch mit dem einfachen Menschenverstande an die Frage herantrete und sich fragen muß: Ist denn der Satz auch wahr, den die Gelehrten angenommen haben? Ist es verständig, wenn man von Hamburg über Leipzig bis in die Schweiz billiger fährt, als von Hamburg bis Leipzig? und wenn man behauptet, besser ist keine Einnahme, als ein angemessener Preis für die näheren Entfernungen? Dazu brauchen wir nicht Schriftgelehrte zu sein, um das zu begreifen, und deshalb müssen wir im Interesse unseres Landes auch gegen derartige Verhältnisse auftreten; wir müssen uns sehr ernst mit der Eisenbahnfrage, mit der Frage beschäftigen: wie sind Mehreinnahmen von den Eisen-