

gestellt, weil die 13,000,000 Mark Deficit uns mit der Bemerkung mitgetheilt sind, daß wir uns freimüthig äußern möchten. Die Sachlage ist diese: Im Jahre 1872 bis 1873 — ich kann doch nicht annehmen, daß die Herren gerade erst jetzt so ganz falsch gerechnet haben — war bei den Eisenbahnen 1,300,000 Mark Ueberschuß; gegenwärtig sind 10,000,000 Deficit in dem Eisenbahnbudget; trotz der gebauten vielen Eisenbahnen wird in dem neuesten Budget der Eisenbahnertrag wieder über 4,000,000 Mark herabgesetzt; in dem vorausgegangenen Budgetjahre hat man demnach jedenfalls die Erfahrung gemacht, daß wieder ein wesentliches Deficit vorhanden ist, was ich jetzt noch nicht kenne. Ich meine, meine Herren, wenn wir uns nicht Mühe geben wollen, bei einer Angelegenheit, wo es sich um 10,000,000 handelt, möglichst zu ermitteln, worin denn wohl die Ursache dieser traurigen Verhältnisse zu suchen ist, nun, dann weiß ich nicht, an welcher Stelle wir unsere Thätigkeit eigentlich anfangen sollen. Ich spreche meine Ueberzeugung aus; was ich sage, halte ich für reine Wahrheit, mag man dann mit den Ansichten machen, was man will. Ich habe aber die Genugthuung, daß der wenige Samen, den ich vor zwei Jahren ausgestreut habe, seit der Zeit, wo ich hier gesprochen habe, in wunderbarer Weise vielfach aufgegangen ist. Meine Herren! Die Verluste so vieler Millionen werden einfach abgefertigt mit der Bemerkung: „es liegt in der allgemeinen Krisis“, ganz Deutschland hat dieselben Millionen Verluste, alle Eisenbahnen haben Verluste, und damit ist man fertig; meine Herren, das ist der allgemeine Wehlthau, mit dem man da eine Sache verdeckt, die meiner Ansicht nach aus ganz anderen Ursachen hervorgeht. Der Grund dieser ganzen Erscheinung ist weiter Nichts, als ein großes, tiefes Verkennen wahrhaft wirthschaftlicher Ansichten, die die Production der Völker heben können. Nichts ist verderblicher für den Conservatismus, das zeigt die Geschichte aller Zeiten, als wenn die Budgets fortwährend Deficits ergeben; meine Herren, das ist das Anticonservativste, was Sie in der Welt jemals schaffen können, und wer wahrhaft conservativ ist, der muß suchen, zu ermitteln: worin liegt denn dieses ganze trübe Verhältniß? Meine Herren! Der Antrag geht ja zunächst nur dahin, einige größere Klarheit über diese Tarifverhältnisse zu schaffen, uns Das, was in der Hauptsache fast nur in dem geheimen Schooße der großen Directionen und Generaldirectionen ruht, näher zu unserer Kenntniß zu bringen und auch Denjenigen, welche die Eisenbahnen benutzen sollen, welche eben mit den Frachten Geschäfte machen müssen, auch einmal einige Einsicht in der Sache zu verschaffen. Wir wollen versuchen, die Uebelstände, das bedauerliche Budget zu beseitigen, da Irrthum in der Welt doch sehr häufig vorkommt. Man kann doch unmöglich voraussetzen, daß,

wenn für Jemanden ohne seine Mitwirkung Etwas gekocht wird, es stets für Jeden auch schmackhaft und brauchbar sein müsse. Es kommen da jedenfalls sehr viele Dinge vor, die unheilvoll sind. Ich habe den Herren auf dem letzten Landtage gesagt: wir werden vielfach auf der gewöhnlichen Achse fahren, anstatt auf der Eisenbahn, bloß infolge der Tarife. Meine Herren! Das geschieht außerordentlich oft, ich kann Ihnen da eine Masse Belege bringen, wenn Sie das anhören wollen. Erst aus neuester Zeit liegt mir ein solcher Fall wieder vor. Eine Zeit lang war es eingerichtet worden, daß die Eisenbahnen ihre Maßregeln so einrichteten, daß die Concurrnz mit der Achsenfracht ziemlich abgeschnitten wurde. In neuester Zeit hat man 2 bis 3 Mark zugelegt und sofort geht der ganze Verkehr wieder auf der Achse. Nun ist das wunderbar, wenn man oft Hunderte von Meilen für den zehnten und noch geringeren Theil fährt, daß man in der Nähe nicht sollte unter Bedingungen fahren können, wodurch man die Güter auf die Eisenbahn zwingt, die Chaussee nicht zerfährt und auch noch eine Einnahme für die Eisenbahn hat. Wie wunderbar verschieden die Stellung z. B. einer Generaldirection ist gegenüber den Anschauungen gewöhnlicher Menschen, das könnte ich Ihnen an einem interessanten Zeitungsartikel zeigen. Es wurde nämlich in diesem Falle, den ich erzähle, gesagt: es sei dadurch, daß die Staatsbahn dorthin gekommen sei, während man Linderung der Tarife erwartet habe, eine Verschärfung eingetreten. Die andere Bahn sei von der königl. sächsischen Staatsbahn gezwungen worden, höhere Frachtsätze, als früher einzustellen. Die Erhöhung beträgt 1 bis 3 Mark und mehr pro Wagenladung. Ich habe den Fall nicht ganz genau angesehen; aber ich weiß, daß die Frachterhöhung in dieser Weise vorkam. Darauf erschien ein wunderbarer officiöser Artikel, welcher auseinandersetzte, daß dieser Unterthanenverstand doch ein sehr mangelhafter sei. Man sagte darin, es sei unrichtig, wenn man glaube, die andere Bahn sei gezwungen worden, höhere Tarife einzuführen; die Erhöhung sei vielmehr nur dadurch entstanden, daß man viel bessere Einrichtungen getroffen habe, als früher. Meine Herren! Macht das nicht einen komischen Eindruck, wenn man sagt: Wir haben die zweckmäßige Einrichtung getroffen, damit Ihr nun 3 Mark mehr bezahlt? Ihr seid also ganz und gar im Irrthum; denn wir haben nur Verbesserungen gemacht. Also, meine Herren, Sie sehen, mit solcher Art Verbesserungen ist doch sicher Denen, die die Speise zu sich nehmen müssen, Nichts gebient und durch solche Art Anschauungen kommt es nun eben, daß in unendlich vielen Fällen die Eisenbahnen, wie ich schon vor zwei Jahren sagte, vielfach nicht benutzt werden. Ich habe nun den vorliegenden Antrag gestellt, damit die Kammer und Alle,