

die wir jetzt noch zu bauen haben, haben nicht in gleicher Weise, wie die bisher gebauten, ein allgemeines Landesinteresse, sie sind daher nach meinem Dafürhalten für die Zukunft nicht auf die Staatscasse allein zu übernehmen, sondern es ist von uns derselbe Grundsatz zu befolgen, wie er beinahe in allen anderen Ländern befolgt wird, daß die Betheiligung des Staates dabei nur eine theilweise sein kann und daß zuvor eine Betheiligung der Interessenten verlangt wird. Von diesem Standpunkte aus werde ich dem von Herrn Roth in dieser Richtung gestellten Antrag beitreten, obwohl ich bekenne, daß mir derselbe allerdings nicht weit genug geht, sondern daß ich für nothwendig gehalten hätte, daß man bestimmtere Grundsätze darüber ausspräche. Ich trete ihm aber bei als ein Minimum, was augenblicklich zu erreichen ist. Ich kann aber unmöglich Denjenigen beitreten, die dem Roth'schen Antrage auch in seiner jetzt noch so ungemein abgeschwächten Form noch den Einwand gegenüberstellen, daß es eine Ungerechtigkeit sein würde gegen diejenigen Gegenden, die durch den Staat allein Eisenbahnen bis jetzt erhalten haben, wenn man Beiträge der Interessenten fordern wollte. Meine Herren! Dieser Einwand ist für mich deshalb nicht durchschlagend, weil es sich bei den bisherigen Bahnen um Verkehrswege handelte, die ein allgemeines Landesinteresse hatten, bei den künftig zu bauenden nicht. Kommen wir künftig an eine Bahn, die in der That ebenso, wie die bisherigen ein allgemeines Landesinteresse hat, so würde ich für meinen Theil auch keinen Beitrag von den Interessenten oder Adjacenten fordern. Bei denen aber, wo das Localinteresse im Vordergrund steht, halte ich das allerdings für nothwendig und ich finde, daß wir da im vollen Einklange stehen mit anderen Seiten unserer Gesetzgebung, die bereits denselben Grundsatz aufstellen. Meine Herren! Diese Secundärbahnen stehen doch in sehr naher Verwandtschaft zu unseren größeren Straßen und unser Straßenbaugesetz vom Jahre 1870 enthält unter Anderem ganz ausdrücklich die Bestimmung, daß diejenigen Interessenten, die eine gegebene Straße ganz besonders ausnutzen, also z. B. die Inhaber von Steinbrüchen oder Kohlengruben oder dergleichen, die wesentlich den Verkehr auf der Straße beleben und die Straße also zersparen, zu besonderen Beiträgen verpflichtet sind, die auf dem Wege eines freien Uebereinkommens festzustellen sind. Meine Herren! Ganz derselbe Grundsatz scheint mir für die Secundärbahnen der richtige zu sein und deshalb wünsche ich, daß wir dieselben auch so bauen, daß wir Beiträge von den Interessenten fordern, daß wir dies aber ganz besonders auch deshalb thun, damit nicht so ungemessene Ansprüche an die Staatscasse sich fortsteigern, wie es leider ja so sehr in der Tendenz der Gegenwart liegt. Unsere Gegen-

wart ist in einer sehr bedauerlichen Weise von der Tendenz beherrscht — es ist ja zum Theil eine Uebertragung aus den socialistischen Principien, die in die ganze Bevölkerung übergegangen ist —, alles Denkbare auf den Staat abzuwälzen und jede denkbare Hilfe und Thätigkeit von dem Staate zu verlangen, wodurch die Thätigkeit des Einzelnen, der allerwichtigste Sporn in jeder Wirthschaft und in jedem politischen Leben, wesentlich gelähmt wird. (Sehr richtig!)

Wohin es kommen soll, wenn wir in dieser Weise fortfahren, Alles vom Staate zu verlangen, dadurch erstens seine Aufgabe ins Ungemessene zu erhöhen und seine Allmacht ebenso ins Ungemessene zu erhöhen, — ich muß gestehen, das kann ich nicht absehen; ich kann mich aber allerdings der Befürchtung nicht entschlagen, daß das einmal mit einem furchtbaren Zusammensturz und Bankerott enden müsse, und deshalb halte ich mich für verpflichtet, der Tendenz entgegenzutreten, die Alles von der Privatthätigkeit auf den Staat abwälzen will. Das ist einer der Gründe, die mich bestimmen, auch hier dahin zu wirken, daß wir diese Secundärbahnen von vorwiegend localem Interesse nicht bauen, ohne Beiträge der Adjacenten herbeizuziehen. Ich trete deshalb dem Roth'schen Antrag bei; bedaure nur, daß er nicht noch etwas schärfer ist. Ich will aber sagen: möge derselbe angenommen werden oder nicht, auch in seiner Ablehnung liegt ja noch lange nicht ausgesprochen, daß nicht die gesetzgebenden Factoren künftig sich von den Grundsätzen leiten lassen, die dem Antrage zu Grunde liegen. Und hier komme ich auf die Eigenschaft zurück, die ich bei der ganzen Sache als einen Versuch bezeichnet habe; die mir aber allerdings in einer auffallenden Weise nicht überall berücksichtigt zu sein scheint. Meine Herren! Ich sage erstens, ob die Kammer beschließen mag, daß wir Beiträge von den Adjacenten erfordern oder nicht — keine Kammer der Zukunft ist behindert, sie künftig zu fordern, und kein Einzelner von uns ist dadurch, daß etwa der Roth'sche Antrag abgelehnt wird, künftig behindert, wenn wieder eine Bahnbewilligung vorgeschlagen wird, seine Entschließung davon abhängig zu machen, daß er sagt: ich verwillige diese Bahn nicht, weil die Interessenten keine Beiträge verwilligt haben. Also ich will damit nur betonen: ob der Antrag angenommen wird oder nicht, es wird damit kein Grundsatz für die Zukunft ausgesprochen, der die Kammer verhindere, in Zukunft in solcher Weise Beiträge zu fordern. Ganz dasselbe behaupte ich aber auch in Bezug auf die andere Qualität der Secundärbahnen. Es kommt dabei insbesondere die Frage der Spurweite; erstens, ob es eine normalspurige oder eine schmalspurige Secundärbahn sein soll, und zweitens, ob die Schmalspurigkeit auf 1 Meter oder auf 0,75 Meter sich beschränken solle. Nun hat Herr Roth beantragt, die Regierung aufzuser-