

man die Eisenbahnen ähnlich behandelte in der öffentlichen Meinung, wie heute die Ballonfahrten, ihr Kapital angewendet haben, um den Versuch zu machen, ob in Deutschland überhaupt Eisenbahnen bestehen könnten, und die Stadt Leipzig in der Hauptsache hat damals Millionen darangewendet, bloß um den Versuch zu machen, ob eine Eisenbahn bestehen könnte, und zum Dank wird heute gesagt: die großen Städte gönnen dem Lande die Eisenbahnen nicht. Denkt der Herr Abg. Mehnert und der Herr Dr. Heine etwa, daß die Städte nicht wissen, daß sie davon bestehen, daß sie Verkehr mit dem ganzen Lande haben und daß sie bloß der Mittelpunkt des Verkehrs des ganzen Landes sind? Nichts kann verkehrter sein, als anzunehmen, daß irgendwo in verständigen Kreisen der großen Städte eine Abneigung gegen Nebenbahnen herrsche oder eine Abneigung gegen Bahnen, die bestimmt sind, das flache Land aufzuschließen. Der Aufschluß des flachen Landes ist es, worin das Leben der großen Städte beruht, und die großen Städte können nicht gedeihen, wenn ihnen das Hinterland abgeschnitten ist, abgeschnitten, will ich sagen, durch ungenügende Verbindung. Es giebt kein größeres Interesse für die großen Städte, als eine Entwicklung des Eisenbahnnetzes, was das ganze Land aufschließt und natürlicher Weise auch für die großen Städte, für ihr Gedeihen und für ihren Handel aufschließt, und in allen den Fragen geht meiner Ansicht nach das Interesse der abgelegensten Landestheile mit dem Interesse der großen Städte vollkommen Hand in Hand und es ist nur ein beschränkter Standpunkt, daß man immer wieder Differenzen heraus sucht und die großen Städte deshalb angreift, weil ihre Vertreter gewöhnlich derartig sind, daß sie nicht kleinliche Ziele verfolgen, sondern die Sachen mehr im Großen ansehen, nicht das Geld des Staates hergeben wollen, um irgend eine verlorene Saebahn zu bauen, die gewöhnlich auch für diejenigen Kreise einen sehr geringen Werth hat, die sich darum bemühen, und bloß die bereichert, deren unfruchtbare Landstrecken sie vielleicht berührt.

Ich habe niemals mit dem Roth'schen Antrag den Stin verbunden, daß erst dann der Staat eine Linie angreifen solle, wenn ganz bestimmte Anerbieten an Geld und Grund und Boden gemacht würden; aber so viel verlange ich allerdings von den Kreisen, die noch eine Nebenbahn wünschen, daß sie in vollständiger Weise der Regierung erstens die Unterlagen entgegenbringen, die nothwendig sind, um die Rentabilität der Bahn nachzuweisen, daß sie ferner das Ihrige thun, daß nicht der Bau durch Eigensinn oder Gewinnsucht Einzelner unnötig vertheuert wird, und wie ich auch hinzufüge, ich halte es für vollkommen angemessen, wenn nicht nur die Gemeinden, sondern auch die einzelnen Interessenten, namentlich größere Industrielle, die ganz

speciell einen Nutzen von einer ganz speciellen Linie haben und die keinen Anspruch haben, daß man ihnen vor ihrer Thür auf Staatskosten eine Bahn baut, wenn die ebenso, wie es beim Straßenbau bis jetzt geschehen ist, Etwas zur Erbauung von Nebenbahnen hergeben. Wir haben hier in diesem Saale große Industrielle, von denen mehr, wie einer bedeutende Summen auf Straßenbau aufgewendet hat und nicht allein von der Regierung verlangt hat, daß sie die Straßen bauen soll, deren wesentlicher Nutzen ihn trifft. Und wir haben in dem Gesetz über die Herbeiziehung der Interessenten zur Straßenunterhaltung ebenfalls den Grundsatz angenommen, daß auch die Gemeinden berechtigt sind, von einzelnen Interessenten besondere Beiträge zur Straßenerhaltung heranzuziehen, durch deren Transport die Straße ganz besonders in Anspruch genommen wird. Der Roth'sche Antrag ist also gar Nichts, als die Uebertragung eines schon allgemein geltenden Grundsatzes auf die weitere Ausdehnung der Nebenbahnen, und wer es gut meint mit der Entwicklung der Nebenbahnen, der sollte gerade diesen Antrag zu dem seinigen machen.

Abg. Dr. Heine: Meine Herren! Wenn solche Worte gesprochen werden, dürfen sie nicht ohne Widerlegung bleiben. Ich war höchst erfreut, in einem Theile der Rede des Herrn Abg. Dr. Krause zu finden, daß er sich ganz zu meiner Ansicht bekehrt zu haben schien. Er schilderte die gemeinschaftlichen Interessen der großen Städte und des Landes und daß die bemüht seien, die Güter der umgebenden Ländereien zu heben und zu entwickeln. Dann kam aber das übertriebene Loblied und da sage ich, wie schon oft: man soll festhalten, daß die Menschen Egoisten sind. Das sollen sich die Großstädter und die Kapitalisten nicht einbilden, daß sie zum Wohle der Menschheit Eisenbahnen projectirt haben, (Heiterkeit)

sondern sie haben eben wie immer profitiren wollen, sie haben ihr Kapital recht gut anlegen wollen, eben davon geben die Börsen hinlängliches Zeugniß. Wenn sie also denken, man habe sich aufgeopfert, da sind sie jedenfalls in ihren wirthschaftlichen Anschauungen noch sehr weit zurück. (Große Heiterkeit.)

Ferner ist es ein Fehler, wenn Sie verlangen, die Bahnen müßten erst die Rentabilität nachweisen. Nun, meine Herren, was hat die Leipzig-Dresdner Eisenbahn für Rentabilität nachgewiesen? und wieviel haben die Herren, die die Bahn eigentlich gemacht haben, Begriffe von der ganzen Sache gehabt? Die Ideen waren ihnen eingegeben von dem Mann, an dessen Seite ich so oft gestanden habe, der eben zuerst einen Begriff hatte, und nicht etwa die großen Städte. Die Intelligenz, das Ingenium eines einzigen Menschen hat gewöhnlich alles Große in der Welt angeregt und die Menschen