

in Bewegung gesetzt; denn die Mehrzahl, namentlich die Menge als solche ist ohne Führung tod. So ist es auch im Eisenbahnwesen stets gewesen. Wenn Sie die Leipzig-Dresdener Eisenbahn auf Grund der Rentabilität gebaut hätten, da hätten Sie eben keine Eisenbahn, da wäre es ein Unsinn gewesen. Die Rentabilität ist erst eine Folge davon, daß Sie die Beine schaffen, ohne welche der Verkehr überhaupt nicht gehen kann, und deshalb ist es eine falsche Ansicht, wenn Sie sagen, zuerst müsse die Rentabilität jeder neuen Bahn nachgewiesen werden. Allen Volkswirthen dieser Richtung ist dieser Irrthum eigen, es durchzieht ihre ganzen Anschauungen ein wunderbarer Widerspruch. Auf der einen Seite spricht und predigt man von den Zinsertträgen, die man machen will; auf der anderen Seite sagt man fast wegwerfend, man wolle weiter Nichts, als unfruchtbaren Grund und Boden nutzbar machen. Gleichzeitig sagt man aber, daß aus der Nutzbarmachung des Grund und Bodens die Producte hervorgehen, die die Städte brauchen. Darin liegen so großartige Widersprüche dieser Volkswirthschaftslehre, daß die Cultur unter solcher Lehre nicht gedeihen kann. Fassen Sie ganz einfach ins Auge, daß der Verkehr, die billigsten Verkehrswege, die billigsten Transportmittel die Träger aller Cultur und die Träger der Production sind, dann werden Sie die Länder reich machen, dann werden Sie auch Steuern aufstreiben, die Deficits im Budget beseitigen können. Hierbei muß ich allerdings noch einmal das Wort „Tarife“ aussprechen. In Sachsen kann nicht davon die Rede sein, daß ein Eisenbahnen dieser Art überhaupt nicht rentire. Es kann sich nur darum handeln, wie billig man im Innern fahren will mit Rücksicht auf die Industrie, wie theuer mit Rücksicht auf die Steuern. Wenn unsere Eisenbahnen nicht rentiren, so liegt es ausschließlich an einem falschen Tarifsystem. (Lebhafte Heiterkeit).

Präsident Haberkorn: Es hat Niemand weiter um's Wort gebeten. — Ich schließe die Debatte. Zur tatsächlichen Berichtigung Herr Abg. Krause!

Abg. Dr. Krause: Der Herr Abg. Dr. Heine hat mir vorgeworfen, ich hätte gemeint, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn u. s. w. sei als ein patriotisches Opfer von den Leipzigern gebaut worden. Ich habe nicht daran gedacht. Ich habe gesagt, die Leute haben ihr Interesse soweit verstanden, daß sie ihr Kapital auf die Bahn gewendet hätten. Ich kann den Herrn Abg. Dr. Heine nicht zwingen, überhaupt mich zu verstehen; aber es ist mir unangenehm, wenn er besondere Mißverständnisse in Das trägt, was ich sehr deutlich zu sagen pflege.

Referent Philipp: Meine Herren! Ich mache

Sie auf eine Neußerung des Herrn Abg. Dr. Krause aufmerksam, die vollständig das Unberechtigte des Roth'schen Antrags nachweist. Der Herr Abg. Dr. Krause hat gesagt, die großen Städte, d. h. die vernünftigen großen Städte wüßten sehr wohl, daß sie nur der Mittelpunkt des Landverkehrs seien und den größten Theil ihres Gewerbebetriebes den Zufuhrstraßen aus dem Lande verdankten. Meine Herren! Daraus geht ja klar hervor, daß jede noch so entfernte Bahn in der Provinz Landesinteresse hat und den großen Städten mit zu Gute geht. Ich kann auch den in der Ersten Kammer gethanen Ausspruch, daß die Bahnen nicht von den Steuerzahlern gebaut worden seien, nicht für zutreffend erachten. Wenn wir auf diesen Standpunkt uns stellen: wie verzinst sich jede einzelne Linie, dann hat Ihnen der Herr Abg. Ublemann klar nachgewiesen, wieviele von unsern sächsischen Linien nicht die Anleihezinsen decken, und weil das eben nicht geschieht, haben auch die jetzt noch mit Bahnen nicht versorgten Gegenden das Recht, ihre Bahnen als solche darzustellen, die im Landesinteresse sind. Würden Sie dem Roth'schen Antrage beitreten, meine Herren, so würde nach meinem Dafürhalten die größte Ungerechtigkeit geschaffen werden; denn abgesehen von Dem, was früher geschaffen worden ist, so würde sich factisch bei der Unklarheit in den Ausdrücken des Roth'schen Antrags das Betreten zu einer Art Auction gestalten und es würden diejenigen Gegenden am besten wegkommen, wo zufälliger Weise ein einzelner großer Industrieller mit bedeutenden Mitteln vorhanden wäre. Dem würde es unter Umständen nicht darauf ankommen, weil es sich für sein Etablissement reichlich wieder verzinsen würde, mehrere hunderttausend Mark zu einer Strecke dazugeben, ein Opfer, das kleine Städte und Dörfer unbedingt nicht aufbringen können. Sie haben schon hier in dieser Saale vor Jahren eine ähnliche Auction — will ich es noch einmal nennen — erlebt mit den Seminarien, Realschulen und Gymnasien: kaum hatte der eine Abgeordnete von einer Stadt die Zustimmung gebracht, daß sie einen Bauplatz von 2 Acker umsonst geben wollte, so brachte ein Anderer die Zustimmung von 4 Acker Land und wenn das nicht zog, stellte der Eine Bausteine aus den Steinbrüchen, zuletzt aus den Sandaruben den Sand und schließlich auch noch etwas bares Geld in Aussicht. Meine Herren! Ich habe damals nicht gefunden, daß so wesentliche Vortheile und so große Summen für den Staat herausgesprungen wären, daß ich dieses — ich möchte fast sagen — unwürdige Getriebe als heilsam für den Staat ansehen könnte. Ich kann mich demgemäß nicht entschließen, dem Roth'schen Antrage beizustimmen, und bitte Sie Namens der Majorität der Deputation: bleiben Sie bei unserem früheren, den Roth'schen Antrag ablehnenden Beschluß stehen.