

sind, welche uns doppelt berechtigen, an dem im Jahre 1874 gefaßten Beschlusse festzuhalten, und ich glaube nicht, daß die Staatsregierung und daß die Erste Kammer heute noch der Ansicht sein kann, daß wegen der großen Engagements und der finanziellen Verhältnisse eine Bahn nicht gebaut werden sollte, bei der ein so lange bestehender gerechter Anspruch auf endliche Erfüllung der Wünsche jener Gegend vorliegt; denn, meine Herren, der von der fraglichen Bahn berührte Landestheil wird, auch wenn die Bahn gebaut ist, in Bezug auf den Besitz von Eisenbahnen immer noch lange nicht so günstig situiert sein, als sehr viele andere Theile des Landes; denn es kommt in Sachsen auf etwa  $1\frac{1}{2}$  Quadratmeile 1 Meile Eisenbahn unter jetzigen Verhältnissen. Wenn man die Linie Geithain-Leipzig als mitten hindurchgezogen sich denkt zwischen der Dresden-Döbelner Bahn und der westlichen Staatsbahn und wenn man der neuen, von mir gewünschten Bahn den vierten Theil dieser Fläche zurechnet, so kommt auf  $1\frac{3}{5}$  Quadratmeile immer noch nicht eine Meile Bahn. Diese Gegend wird also immer noch bedeutend weniger Eisenbahnen haben, als beinahe alle übrigen Theile des Landes. Es giebt nur sehr wenig Gegenden, wo das Verhältniß noch ungünstiger ist und dieses Verhältniß wünsche ich ja auch so bald als möglich zu verbessern.

Meine Herren! Die Transportverhältnisse sind ja für unsere wirthschaftliche Entwicklung von der höchsten Bedeutung und es wäre sehr bedauerlich, wenn wir hier in der Kammer den Standpunkt einnehmen wollten, daß wir glaubten, es wäre nun auf einmal nicht mehr möglich, Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, während gerade umsomehr Sachsens industrielle, mercantile und agrarische Bedeutung seit mehr als 50 Jahren dadurch begründet wurde, daß der sächsische Staat auf die Verkehrsmittel stets mehr Fleiß gewendet hat, als fast alle übrigen Länder Deutschlands. Und da wollten wir auf einmal in dieser Beziehung eine Stockung herbeiführen, während die Ortsbewegung der Güter gerade den größten Theil aller Production ausmacht? Meine Herren! Mehr als eine Milliarde ist in Deutschland auf die Eisenbahnen gewendet seit etwa 40 Jahren. Wenn man vor 40 Jahren gesagt hätte, daß man eine Milliarde für Eisenbahnen ausgeben wolle, da würden viele Leute erschrocken sein vor dieser Summe. Da würden auch eine Menge engherziger Leute gesagt haben: es ist gar nicht möglich, das Kapital zusammenzubringen.

(Weiterkeit.)

Darüber bestehen ganz wunderbare Anschauungen. Meine Herren! Was ist denn das Kapital? Das giebt ja nicht etwa die Börse her. Unser sächsisches Kapital, die Intelligenz, die industriellen Anstalten, die Arbeitskraft, unser Boden, unsere Wälder, die Naturproducte und die Borräthe früherer Production bleiben stets für solche Fragen das Wichtigste. Die Werthobjecte, aus denen die Eisenbahnen geschaffen werden, sind nicht verschwunden

und was sonst zum Bau der Eisenbahnen nöthig ist, das sind eben Manipulationen, durch welche die Kräfte des Landes auf diese oder jene Richtung der Thätigkeit hingetrieben werden. Meine Herren! Die Muthlosigkeit, welche unsere jetzigen üblen Zustände herbeigeführt hat, die vielen Mißgriffe, welche gerade diejenigen Herren begangen haben, welche für die Intelligenzen der Börse und des Geldverkehrs gelten, diese haben die üblen Zustände herbeigeführt; sie haben die Menschen getäuscht, sie haben die Menschen, die keine Kenntniß von dieser Sache hatten, auf Irrwege geführt, auch vielfach ausgebeutet und dadurch eine Menge unglücklicher Verhältnisse veranlaßt, welche diesen trostlosen Zustand in dem ganzen jetzigen Geschäftsleben erzeugt haben. Meine Herren! Der Staat hat gerade jetzt Veranlassung, zu zeigen, daß er andere Begriffe von Volkswohl und von Production hat. Denn unsere wirklichen Reichthümer sind durch den Börsenschwindel nicht geändert. Wir haben unsere Wälder, wir haben unsere Erze, wir haben unsere Eisenfabriken, unsere Steine, die wir dazu brauchen: kurz, wir haben alle die Güter, aus denen ja die Eisenbahnen gebaut werden, und die Chimäre der Börse, die da mitgespielt hat, spielt ja eigentlich bei einem vernünftigen Volkswirthe gar keine so wesentliche Rolle, und deswegen sollen wir nicht so schwach sein, aus Furcht die Bauten für Eisenbahnen nicht fortzusetzen, damit wir nicht zurückstehen hinter den Ländern, die uns bereits, namentlich in Bezug auf den Bau von Secundärbahnen, wie die Staatsregierung selbst nachgewiesen hat, überflügelt haben. Wenn wir still stehen, so würde das ganze Land darunter leiden.

Deshalb empfehle ich Ihnen, an dem Antrage, den wir 1874 beschlossen haben, festzuhalten und die Erste Kammer zu ersuchen, unter den jetzigen Verhältnissen dem Antrage nunmehr beizustimmen.

Präsident Haberkorn: Der Antrag lautet also dahin:  
„Die Kammer wolle beschließen:

Den Seite 132 des Berichtes I der Finanzdeputation (B) der Zweiten Kammer vom 24. Mai 1876 ersichtlichen, bereits in der Sitzung vom 8. Mai 1874 angenommenen Antrag:

„Die hohe Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten Landtage eine Vorlage zu Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn oder auch nach Ermessen der Staatsregierung einer Hauptbahn von Geithain über Lausitz, Liebertwolkwitz nach Leipzig auf Staatskosten zu machen und die Mittel in das außerordentliche Budget einstellen zu wollen“

wiederholt an die hohe Staatsregierung zu richten und die Erste Kammer zu ersuchen, diesem Antrage nunmehr beizutreten.“

Wird dieser Antrag unterstützt? — Ausreichend.