

einander in Abrechnung treten. So lange dies nicht der Fall, so führt es eine große Unbequemlichkeit herbei. Könnte man, wenn man nach Dresden reisen wollte, gleich in Zwickau sein Billet für die ganze Reise nehmen und sein Gepäck gleich bis dorthin aufgeben, welche große Erleichterung würde das sein! Ich gestehe aufrichtig, daß ich mir die Sache gar nicht so schwierig denke. Ich glaube, es hängt das nur von dem guten Willen der Eisenbahndirectionen ab. Ferner sollte drittens dafür gesorgt werden, daß die Fahrt auf den Wagen dritter Classe nicht nur billiger, sondern auch bequemer wäre, bequemer wenigstens, als auf der Leipzig-Dresdner Bahn, über welche in diesem Bezuge fortwährend vielfache Klage geführt wird. Man sollte durchaus, wie es auch in Baden und Frankreich der Fall ist, dafür sorgen, daß auch den Kermern die Benutzung der Eisenbahnen, wozu doch endlich ein Jeder durch die Steuern auch sein Scherlein beitragen muß, mit zu Gute gehen könnte. Man sollte deshalb veranstalten, daß der Fahrpreis so niedrig wäre, daß der Arme ihn durch Zeit- und andere Ersparniß wieder gewinnen müßte. Ich finde namentlich auf der sächsisch-bairischen Eisenbahn die Taxe für die dritte Wagenklasse zu theuer; da kostet z. B. die Fahrt von Gößnitz bis Leipzig 24 Ngr., was gegen den Satz der Leipzig-Dresdner Bahn um 5 Ngr. zu hoch ist, und dieser letztere ist doch in Wahrheit noch keineswegs niedrig. Sollten sich die Eisenbahndirectionen durch die Herabsetzung der Fahrgelder auf den Wagen dritter Classe in ihrem Nutzen zu sehr beeinträchtigt sehen, nun so würde ich nichts dagegen haben, wenn man Wagen vierter Classe für ärmere Leute einrichtete; aber als erste Bedingung würde immer hingestellt werden müssen, daß die Menschen gegen Sturm und Wetter hinlänglich geschützt wären. Ich weiß recht wohl, daß im Auslande hin und wieder für die Leute, die in den niedern Wagenklassen fahren, noch schlechter, als bei uns gesorgt ist; allein ich nenne das auch geradezu eine Barbarei; der Fußgänger kann, wenn ihn unterwegs ein Gewitter, ein Sturm, oder ein großer Regenguß trifft, sich ein Obdach suchen, der Eisenbahnreisende aber kann es nicht. Ich kann daher in dieser Beziehung nur den angelegentlichen Wunsch aussprechen, daß die Einrichtung, welche die sächsisch-bairische Eisenbahnverwaltung dieser Wagenklasse gegeben hat, in- und außerhalb Sachsen Nachahmung finde. Dieser Eisenbahnverwaltung muß man auch übrigens das ehrenvolle Zeugniß geben, daß sie für die Bequemlichkeit und Annehmlichkeit der Reisenden vorzugsweise gesorgt hat. Die Art und Weise, wie sie z. B. die Wagen erwärmt und beleuchtet, ist so vorzüglich, daß es wohl zu wünschen wäre, daß diese Einrichtung überall Platz greifen möchte. Ganz anders verhält es sich leider auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn; da giebt es z. B. bei der zweiten Wagenklasse mitunter noch Wagen von einer solchen Einrichtung, daß es sich kaum darin sitzen läßt, und worin man es namentlich im Sommer kaum aushalten kann. Die in diesen Wagen im Winter angebrachte Erwärmung ist nicht unterhalb, sondern oberhalb im Wagen und macht den Leuten, namentlich solchen, denen Gott eine etwas längere Zi-

gur gegeben hat, das Sitzen fast unmöglich, das Ein- und Aussteigen aber geradezu gefährlich. Auf einen Gegenstand untergeordneter Natur, der jedoch auch für Manche Interesse hat, möchte ich ferner noch aufmerksam machen. Der Transport der Reisewagen ist auf unsern Eisenbahnen noch viel zu theuer; dieser sollte so gestellt werden, wie es in Baiern seit dem vorigen Jahre der Fall ist, daß es ganz gleich wäre, ob man mit Extrapost oder mit eigenem Wagen auf der Eisenbahn reist. Ich enthalte mich, auf irgend einen dieser Punkte einen besondern Antrag zu stellen; erlaube mir aber, sie sämmtlich der hohen Staatsregierung zu möglichster Berücksichtigung zu empfehlen. Bei denjenigen Bahnen, bei welchen der Staat sich betheiligt hat, wird sie gewiß im Stande sein, wenn sie den einen oder andern Punkt berücksichtigungswerth findet, directen Einfluß auszuüben, und somit Einleitung zu treffen, daß diese Wünsche erfüllt werden. Was dagegen die Leipzig-Dresdner Bahn betrifft, nun so bin ich der Ansicht, daß die Direction dieser ohnedies vorzugsweise vom Staate begünstigten Bahn wohl den Vorstellungen der hohen Staatsregierung ihr Ohr nicht verschließen wird. Was schließlich die Oberländer'schen Anträge betrifft, so befinde ich mich mit dem Abgeordneten Hensel aus Bernstadt in ein und demselben Falle; ich werde dem ersten und dritten beistimmen; dem zweiten aber kann ich nur in der einen Hälfte meine Zustimmung geben. Denn man kann doch unmöglich den Actionairen zumuthen, unsere vaterländischen Fabricate selbst dann den ausländischen vorzuziehen, wenn sie theurer, als diese sind. Das schiene mir doch etwas zu weit zu gehen.

Abg. Oberländer: Ich bitte die geehrte Kammer, mir noch einige Worte zu gestatten, um wenigstens auf einige Einwendungen gegen meine Anträge zu antworten, wobei ich vorerst dankbar anerkenne, daß meine Anträge von vielen Seiten eine so schonende und wohlwollende Beurtheilung gefunden haben. Der Herr Staatsminister des Innern, um mit dem ersten Sprecher zu beginnen, hat mir zwar nicht ganz Unrecht gegeben, daß man wohl mit einer gewissen Besorgniß dem Zeitpunkte entgegensehen könne, wo der für viele Tausende armer Arbeiter durch die Eisenbahnbauten eröffnete Verdienst aufhören werde, jedoch tröstend hinzugefügt, daß sich der Erfahrung gemäß immer wieder neuer Verdienst finde. Darin muß ich demselben allerdings beistimmen; denn solches ist im Allgemeinen in der göttlichen Weltordnung begründet. Allein mit dem bloßen Zuwarten, daß dies hoffentlich geschehen werde, glaube ich doch nicht, daß wir unsere Pflichten erfüllen. In den sieben fetten Jahren haben wir auf jeden Fall die Verpflichtung auf uns, für die darauf folgenden sieben dünnen Jahre zu sorgen. Wenn sich viele tausend Producenten, und das sind jetzt unstreitig die Eisenbahnarbeiter, auf einmal in bloße Consumenten verwandeln, so könnte das vielleicht für Manche, die gern zwischen Producenten und Consumenten unterscheiden, eine tröstliche Aussicht sein; denn je mehr consumirt wird, desto mehr muß producirt werden, und desto besser ist es also für die Producenten; wenn dabei nur nicht der fatale Umstand einträte, daß Jeder erst Producent sein muß, ehe er