

durch den zu erwartenden Verkehr, so lange nicht die ganze Bahn von Leipzig bis Nürnberg in regelmäßigem Betriebe steht, kaum zu erübrigen sein; indeß ist ein bedeutender Ausfall dabei doch wohl keineswegs zu befürchten, dagegen aber zu erwarten, daß ein in dieser Beziehung etwa gebrachtes Opfer bei den, in demselben Artikel 3. nach Ablauf der ersten drei Jahre vorbehaltenen weitem Bestimmungen auch von Seiten der königlich bayerischen Regierung billigerweise werde gewürdigt werden.

Größeres Bedenken könnte es erregen, daß die diesseitige Verwaltung ein Drittheil zu den Anlagekosten der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Gebäude und Einrichtungen im Bahnhofe zu Hof, für die Mitbenutzung derselben, entrichten und nach Artikel 9 die für ihren ausschließlichen Gebrauch bestimmten Gebäulichkeiten auf ihre Kosten herzustellen hat, während der Grund und Boden, auf welchem sie stehen, Eigenthum der bayerischen Regierung verbleibt. Es ist indeß wohl kaum eine gänzliche Wiederauflösung der hier getroffenen Vereinbarung zu befürchten, eben weil sie für beide Theile fast eine unbedingte Nothwendigkeit ist; sollte aber dennoch jemals eine Aenderung in dieser Beziehung eintreten, so würde wohl auch auf ein gegenseitig billiges Abkommen wegen Uebernahme dieser Gegenstände um so mehr zu rechnen sein, als es sich dabei um keine sehr großen Summen handelt.

Zu Stellung irgend eines Antrags in Bezug auf die vorstehend gedachte Vereinbarung findet der Ausschuss sich nach Allem diesen nicht bewogen.

Was die übrigen Mittheilungen der Regierungsvorlage in Betreff des Betriebes und der Ergebnisse desselben anlangt, so kann hier nur auf die dort gegebenen Specialitäten verwiesen, im Allgemeinen aber anerkannt werden, daß die bis jetzt erlangten Resultate zu den erfreulichsten Erwartungen von der sächsisch-bayerischen Eisenbahn berechtigen, deren Erfüllung sich wesentlich an die Vollendung der schwierigen Göltzsch- und Elstertalüberbrückungen knüpft. Es ist daher auch dringendst zu wünschen, daß diese Bauwerke mit möglichster Thätigkeit und Energie fortgeführt werden mögen; eines besondern Antrags deshalb wird es aber nicht bedürfen.

In nächstem Zusammenhange mit den Ergebnissen des Betriebes stehen die für denselben anzunehmenden Transportpreise, und die Wichtigkeit der finanziellen Einwirkungen derselben hat Veranlassung gegeben zu dem in der mehrangezogenen ständischen Schrift vom 22. März 1847 unter Punkt 5 gestellten Antrag, „auch die Eisenbahntarife den Ständen zur Abgabe ihrer Erklärung darüber“ vorzulegen, was in Gemäßheit dieses Antrags durch die Vorlage unter E. F. G. und H. bewirkt wird. Die Absicht dabei konnte keineswegs sein, wie dies auch in den derzeitigen Verhandlungen allerseits anerkannt worden ist, die Bahnverwaltung an ein strenges Festhalten daran zu binden oder die von der Regierung für nöthig erachteten Verfügungen zu hemmen, sondern nur eine allgemeine Ansicht über die Angemessenheit der Grundsätze zu gewinnen und auszusprechen, welche dabei befolgt werden. Und in der That, es würde auch bei der Eigenthümlichkeit der Eisenbahnunternehmungen und der Nothwendigkeit, in der sie sich befinden, den Bewegungen des Verkehrs sowohl im allgemeinen Interesse, als speciell in ihrem eigenen zu folgen, dem oder jenem Gegenstande, überhaupt oder nach localen Verhältnissen, eine Erleichterung zu gewähren, um ihn zum Transporte heranzuziehen oder einer Con-

currentz zu begegnen, völlig un Zweckmäßig erscheinen müssen, hierin so weit gehen zu wollen, daß die unumgänglich freie Bewegung der Verwaltung dadurch aufgehoben würde. Es wird daher auch genügend erscheinen, wenn die Tarife einer allgemeinen Begutachtung unterworfen werden.

Dabei darf als anerkannt vorausgesetzt werden, daß nicht die absolut, sondern die relativ möglichste Höhe der Tarifsätze das beste Ergebnis sichert, d. h. diejenige, welche durch billige Sätze dem Verkehre hinreichenden Spielraum zur Ausdehnung gewährt und durch dessen Größe die höchsten Einnahmen herbeiführt, ohne bis auf den Punkt hinabzugehen, wo auch die höchste Verkehrsentwicklung keinen Vortheil mehr bringen, sondern nur den Nachtheil vergrößern würde.

Daß es in nationalöconomischer Beziehung rathsam und zulässig sein kann, in besondern Fällen selbst eine directe Einbuße nicht zu scheuen, um indirect einen größern Vortheil herbeizuführen, wird dadurch nicht ausgeschlossen, aber immer, mehr oder minder, auf einzelne Fälle beschränkt werden müssen, so lange der Staat in der Lage ist, die Verzinsung der auf die Eisenbahnen verwendeten Capitale im Auge zu behalten. Wesentlich zu unterscheiden dürfte demnach sein zwischen denjenigen Gegenständen des Transports, bei denen eine Ermäßigung in den Preisen desselben keine solche Vermehrung erwarten läßt, daß dadurch die Wirkung des billigeren Satzes aufgewogen werden könnte, und zwischen solchen, bei denen dies in geringerem oder höherem Grade der Fall ist.

In die erste Kategorie dürfte die Personenbeförderung gehören, da selbst außer gewöhnlich billige Sätze keine denselben entsprechende gesteigerte Frequenz, dagegen aber nur mäßige Herabsetzungen wenig oder gar keinen bemerkbaren Erfolg haben würden. Auch die allergeringsten Fahrpreise werden den Personentransport über ein gewisses, schon durch die Bevölkerung gegebenes Maaß hinaus nicht steigern, da selten Jemand bloß deshalb fahren wird, weil er wohlfeil fährt, und für diejenigen, die einen wirklichen Zweck dabei haben, genügt es, wenn die Sätze so billig bemessen sind, daß sie nicht hindernd in den Weg treten. Wollte man z. B. die bestehenden Tarifsätze auf die Hälfte herabsetzen, so würde man wohl keinesfalls die doppelte Frequenz erlangen, und selbst, wenn diese einträte, immer noch im Nachtheile sein, da mit der Größe des Betriebs sich natürlich auch die Kosten desselben mehren. Ebenfalls hierher zu rechnen werden Eilgüter sein, da Gegenstände, deren Versendung eine noch größere Beschleunigung erfordert, als dies ohnehin bei der Eisenbahnbeförderung schon der Fall ist, eine höhere Fracht auch übertragen können und eine große Vermehrung der Masse sich auch bei ermäßigten Sätzen nicht erwarten läßt.

Auf die zweite Stufe zu stellen sind Waaren gewöhnlicher Art (Kaufmannsgüter), deren Transport zwar ebenfalls nicht durch einen billigen Tarif allein und in unbeschränkter Weise ausgedehnt werden kann, bei denen aber doch Rücksichten mancherlei Art, z. B. auf concurrirende Bezugsquellen und Wege, zu nehmen und die daher so zu behandeln sind, daß der Verkehrskreis, den sie den allgemeinen Verhältnissen nach einnehmen können, möglichst erweitert wird, und daß sie mindestens keine Veranlassung finden, andere Richtungen einzuschlagen.

In dritte Reihe treten Rohstoffe und Artikel geringeren Werthes, namentlich solche, die in größeren Massen (sei es zum Consum, zur Weiterverarbeitung oder zum Wiedervertriebe) bezogen werden und bei denen jede, auch die kleinste