

und daß sein Gelingen, so abenteuerlich es Anfangs scheinen mochte, kaum mehr bezweifelt werden kann. Ungleich leichter aber ist es für uns, die Zwickauer Kohlen in Berlin und Magdeburg an die Stelle der englischen einrücken zu lassen und ihnen dadurch ein Feld von fast unberechenbarer Wichtigkeit zu öffnen, wenn wir es nur ernstlich wollen. Eine Anregung dazu ist bereits durch Privateisenbahnen gegeben, indem die Leipzig-Dresdner und die Berlin-Anhaltische Gesellschaft sich vereinigt haben, die Kohlen des Plauenschen Grundes für den Satz von 12½ Mgr. pro Wagen von 50 Scheffeln per Meile von Dresden nach allen Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn, also für 10 Thlr. 19 Mgr. pro Wagen bis Berlin (25½ Meilen) zu transportiren.

Die beiden genannten Gesellschaften sind auch bereit, den Transport der Zwickauer Kohlen von Leipzig bis Berlin für dieselbe Taxe, also einen Wagen mit 50 Scheffeln für 12½ Thlr. von Leipzig nach Berlin, 29 Meilen weit, zu übernehmen, wenn die sächsisch-bayerische Staatsbahn sich bestimmt, einen gleichen Frachtsatz von Zwickau bis Leipzig, also circa 5 Thlr. pro Wagen, in Anwendung zu bringen, und haben deshalb Unterhandlungen angeknüpft, die aber bis jetzt bei der Verwaltung der letztgedachten Bahn keine Zustimmung erwirken konnten. Gleichwohl sind für dieselbe die Betriebskosten in mehrfacher Beziehung bedeutend geringer, als jene der Leipzig-Berliner Strecke, theils durch das wohlfeilere Brennmaterial, theils durch die weit günstigeren Neigungsverhältnisse, weshalb bei gleichem Tarif die sächsisch-bayerische Bahnverwaltung ein ungleich besseres Geschäft machen muß, als jene beiden Privatverwaltungen zwischen Leipzig und Berlin.

So sehr es anzuerkennen ist, wenn man, um die Einnahmen in möglichster Höhe zu erhalten, es zu vermeiden sucht, die Frachtsätze ohne Noth herabzudrücken, so kann der Ausschuß doch nur der entschiedenen Ansicht sein, daß hier, wo es sich darum handelt, einem inländischen Product, dessen Gewinnung eine Menge arbeitsamer Hände ausdauernd beschäftigt, eine ungemein wichtige Ausdehnung des Absatzes zu verschaffen und der Eisenbahn selbst einen gesteigerten Transport, der durch seine Größe den Ausfall in der Fracht für den Einzeltheil in vielfacher Weise ersetzen wird, es nicht an der Zeit sein würde, bei einer selbstgegebenen Norm unabänderlich stehen zu bleiben.

Obwohl auch der Ausschuß von der Ueberzeugung ausgeht, daß es in der Regel nicht zweckmäßig sein würde, wenn die Volksvertretung auf alle Specialitäten der Verwaltung einwirken wollte, so hält er es dennoch für seine Pflicht, im vorliegenden Falle der Kammer anzurathen, sich dahin auszusprechen:

daß sie erwarte, die hohe Staatsregierung werde bei der Bestimmung der Frachtsätze auf den Staatsbahnen, in Gemäßheit der in diesem Berichte entwickelten Ansichten, der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs alle nur mögliche Rücksicht widmen, namentlich aber der Verführung roher Erzeugnisse des Inlandes und darunter insbesondere dem erweiterten Vertriebe der Zwickauer Steinkohlen, und daß sie unter dieser Voraussetzung die vorgelegten Tarife der sächsisch-bayerischen Staatsbahn unter E. F. G. und H. bis auf Weiteres genehmige.

Abg. Trenkmann: Ich muß mir erlauben, an den

II. S.

Herrn Berichterstatter eine Anfrage zu richten. In dem von der Staatsregierung vorgelegten Normalstat über die Dienstbezüge des bei den Staatsbahnen angestellten Personals finden sich unter d. die Kofferträger und Aufläder als mit festen Gehalten Angestellte bezeichnet. Soviel mir bekannt, werden in der Regel diese Leute von denjenigen Personen, welche ihre Mithaltung in Anspruch nehmen, selbst bezahlt, und es fragt sich nun, ob man diese Bezahlung als ein bloßes Geschenk anzusehen habe, oder ob nicht die Kofferträger und Aufläder, die zum Dienste des Publicums vorhanden, nur von diesem zu bezahlen sind, dagegen aber auch bei den fixen Dienstgehalten dieser Leute die ihnen gewährte Bezahlung zur Ablieferung und Berechnung kommt?

Berichterstatter Abg. Harfort: Ich bin allerdings nicht im Stande, darüber sofort eine specielle Auskunft zu geben, setze aber voraus, daß der Herr Regierungskommissar dies an meiner Stelle werde thun können.

Regierungskommissar v. Ehrenstein: Ich erlaube mir zu bemerken, daß in dieser Beziehung bei den Eisenbahnen ein ähnliches Verhältniß stattfindet, wie bei der Post, daß daher diejenigen Gebühren, welche die Kofferträger taxmäßig zu verlangen haben, zur Casse berechnet werden, während man es zweckmäßig gefunden hat, sie zu fixiren. Ich glaube auch, daß eine derartige Bezahlung des untern Dienstpersonals sich im Allgemeinen als zweckmäßig darstellen werde.

Abg. Wigand: Ich wollte mir von dem Herrn Berichterstatter über zwei Punkte Auskunft erbitten. Zunächst trage ich aber darauf an, daß auf Seite 144 Zeile 20 von oben das Wort „möglichst“ gestrichen werde, damit es heiße: „wiewohl mit Vermeidung der Unterbrechung regelmäßiger Personenzüge.“ Ich wünsche dies deshalb, um keine gesetzliche Gelegenheit zu geben, daß man aus der Beförderung von Truppen und Militäreffecten irgend einmal Veranlassung nehmen könnte, den regelmäßigen Personenverkehr auf der Bahn zu unterbrechen. Zweitens bitte ich den Herrn Berichterstatter um Auskunft über folgenden Gegenstand, indem ich nicht so unterrichtet bin und sein kann, als Sie selbst. Auf Seite 130 des Berichts steht: „Artikel 1, 2, 3 bestimmen den Uebergang des herzoglich sachsen-altenburgischen Antheiles der Bahn an die königl. sächsische Regierung. Sie werden sich erinnern, Herr Berichterstatter, daß damals, als die sächsisch-bayerische Eisenbahn“

Präsident Cuno: Ich muß den geehrten Abgeordneten darauf aufmerksam machen, daß ein directes Zwischengespräch zwischen einem Abgeordneten und dem Berichterstatter und überhaupt unmittelbarer Zuruf an einen Abgeordneten nicht statthaft ist, sondern daß lediglich das Wort an den Präsidenten oder die Versammlung im Allgemeinen gerichtet werden darf.

Abg. Wigand: Ich richte also die Frage an das Prä-

18*