

fen. Im Allgemeinen bemerkte der Abg. Reiche-Eisenstuck, daß jetzt bei den sächsischen Staatsbahnen häufiger Unglücksfälle vorkämen, als früher. Ich glaube, daß dies wohl lediglich in der größeren Zahl der Passagiere und in dem ausgedehnteren Umfange des Eisenbahntransports seinen Grund haben könnte; denn die factischen Notizen geben dafür keinen Anhalt, daß jetzt ein schlimmerer Zustand, als früher stattfindet. In Bezug auf das, was der Herr Staatsminister dem Herrn Abg. Fahnauer hinsichtlich des Erneuerungsfonds einhielt, habe ich noch eine Bemerkung dahin gehend zu machen, daß der Erneuerungsfond keineswegs so reichlich ausgestattet ist, wie sich es der Herr Abgeordnete vielleicht vorgestellt hat. In den letzten zwei Jahren hat bei der böhmischen Bahn der Erneuerungsfond nicht einmal ausgereicht; ebenso ist bei der sächsisch-bayerischen Bahn nur ein Ueberschuß von 7,000 Thalern geblieben. Wenn die übrigen Bahnen mit ihren Beiträgen nicht diese beiden Bahnen hätten übertragen können, würde es in der That zu einem Ausfall gekommen sein, — ein weiterer Beleg dafür, daß der Erneuerungsfond zu reichlich schwerlich ausgestattet ist. Der Abg. Falcke äußerte den Wunsch, es möchte in weiterem Umfange die Einführung von Gesellschaftswagen stattfinden. Diese Einführung hat in der Regel nur da stattgefunden, wo sich ein specielles Bedürfnis dafür zeigte, wie auf der böhmischen und schwarzenberger Bahn. Die Wagen sind übrigens insofern theuer, als sie nicht zu jedem Zweck anzuwenden sind; sie müssen namentlich bei rauher Witterung zurückgestellt werden und veranlassen der Verwaltung möglicherweise überflüssigen Aufwand. Indessen wird dieser Wunsch bei der Verwaltung jedenfalls zur Erwägung kommen. Ich wende mich nun noch mit einem Worte zu dem vorliegenden, so sachverständigen Berichte, welcher die Betriebsausgaben der sächsischen Staatseisenbahnen in Vergleich zu anderen Bahnen verhältnißmäßig als sehr hoch darstellt. Indessen würde zu den Ziffern, die Seite 703 aufgestellt sind, doch noch eine Bemerkung hinzuzufügen sein, welche wohl zu einer Erläuterung der Sache beitragen kann. Die geehrte Deputation hat, wenn ich nicht irre, die Angabe über die Betriebskosten aus der Vorlage für das Budget entnommen und es ist nicht zu verkennen, daß darnach sich durchschnittlich die Betriebskosten auf 64,81 Procent belaufen; allein wenn man die wirklich en Betriebskosten entgegenschalt, dann erscheint ein wesentlich anderes Resultat; sie betragen z. B. im Jahre 1859 nicht 64 Procent, sondern 59,8. Es ergibt sich also eine Differenz von ungefähr 5 Procent, welche hierbei allerdings schwer wiegt. Dem gegenüber erlaube ich mir, auf einige fremde Eisenbahnen zu verweisen, deren Betriebsverhältnisse mit den unsrigen füglich verglichen werden können. Für die preussischen Staatsbahnen betragen 1859 die Betriebskosten durchschnittlich 60,76 Procent, bei den preussischen Privatbahnen unter Staatsverwaltung 57,54 und bei den preussischen

Privatbahnen, welche unter Privatverwaltung standen, sind sie größtentheils höher ausgefallen, z. B. — ich lasse die Bruchzahlen weg — bei der Berlin-Stettiner 64, bei der niederschlesischen Zweigbahn 62, bei der Neiße-Brieger Bahn 76, bei der Duppelner 78, bei der Berlin-Hamburger 62, bei der Merseburg-Wittenberger 67, bei der Aachen-Mastrichter 86 u. s. f. Es ergibt sich hieraus, daß unsere Betriebskosten im Allgemeinen sich durchaus nicht höher gestalten, als bei andern gut situirten Bahnen und dabei muß ich aufmerksam machen, daß bei Weitem der größte Theil jener Verwaltungen sich nicht im Besitze eines Erneuerungsfonds befindet, wie die sächsischen Staatsbahnen.

Abg. Dr. Heyner: Der Ansicht des Abg. Dörstling schließe ich mich vollständig an und bin in Bezug auf die Steinkohlenfrachten von Zwickau nach Leipzig der Ansicht, daß die Staatscasse bei Herabsetzung dieser Frachtsätze nur gewinnen kann. Die Petitionen von Leipzig, welche sich für eine Herabsetzung dieser Frachtsätze ausgesprochen haben, haben daher vollständige Berechtigung. Der Handel mit Zwickauer Steinkohlen in Leipzig ist seit einigen Jahren sehr zurückgegangen und hauptsächlich deshalb, weil die ungeheuer großen Transporte von Steinkohlen, welche früher nach Halle und Magdeburg gingen, fast ganz aufgehört haben. Früher haben fast die meisten Zuckerfabriken, die Kalkbrennereien und Ziegelbrennereien und andere Etablissements Zwickauer Steinkohlen benützt; aber die hohen Frachtsätze zwischen Zwickau und Leipzig erlauben es jetzt, daß man sogar kann von England die Kohlen billiger haben und zwar nicht allein in Magdeburg, sondern auch in Halle selbst. Es ist also nur im Interesse der Staatscasse selbst, wenn diese Frachtsätze von Zwickau bis Leipzig herabgesetzt werden. Nun sucht sich auch die Industrie, namentlich um Leipzig herum, nach der preussischen Grenze zu, vom Gebrauche der Steinkohlen durch den Gebrauch von Braunkohlen zu emancipiren und dazu geben andere Bahnen die beste Gelegenheit. So bezieht man nämlich jetzt die preussische Kohle aus Bitterfeld, wo ein sehr bedeutendes Kohlenlager ist und wobei die Bahndirection es verstanden hat, die Frachtsätze so herabzusetzen, daß man die Kohlen so billig in diese Gegend bekommen kann, daß man sich selbst in Leipzig vom Steinkohlengebrauche mehr und mehr emancipirt und Leipzig leider jetzt nun auch durch diesen Braunkohlengebrauch eingeräuchert wird. Alles Dieses würde wegfallen, wenn man die Frachtsätze, wie gesagt, von Zwickau bis Leipzig herabsetzen würde. Daher muß nothwendig, wie Seite 711 des Berichts gesagt ist, „zur Aufhebung der zwischen den Nachbarländern Sachsen und Preußen bezüglich des Eisenbahnfrachttarifs bestehenden Ungleichheit und in Anbetracht der in Folge davon dem hierländischen Kohlenbergbau drohenden schweren Nachtheile eine angemessene Ermäßigung des auf den inländischen Eisenbahnen üblichen Frachttarifs eintreten zu lassen,“ dies von der