

gen und gefährlichen Dienst zu haben. Auf Grund dieser Mittheilungen hat der Herr Abg. Dr. Kentsch, wie er heute selbst gesagt hat, wenn auch dadurch nicht alle seine Wünsche in dieser Beziehung befriedigt worden sind, doch Beruhigung gefast, weil die Rücksichten, die für eine bessere Behandlung dieser Beamten bei Unglücksfällen und bezüglich der Folgen derselben sprechen, bereits wahrgenommen worden sind. Ich möchte deshalb anheimgen, ob der Herr Abg. Dr. Wigard noch auf seinem Antrage besteht oder ob er nicht von den Mittheilungen, welche der Deputation gemacht worden sind, sich näher unterrichten und bei denselben sich beruhigen will.

In Bezug auf den Zweck, auf die Tendenz des Antrags selbst befindet sich die Eisenbahnverwaltung des Staates ganz auf demselben Standpunkte; sie erkennt besonders an, daß für dieses Personal etwas Besonderes geschehen muß und daß auch für die Hinterbliebenen solcher Beamten Etwas gethan werden muß, wenn dieselben bei ihrem gefährlichen Dienste das Leben verloren haben. Was nun die einzelnen Anfragen anlangt, die von dem Herrn Abg. Dr. Wigard noch gestellt wurden, so ging die eine dahin, warum Sommer- und Winterfahrpläne unterschieden würden. Nun, meine Herren, das hat seinen Grund in gewissen besonderen und eigenthümlichen Verhältnissen, die sich schwer unter eine allgemeine Bezeichnung bringen lassen; aber ich werde mir erlauben, hier einige Beispiele anzuführen, die hier einschlagen. Es gehen z. B. während des Sommers größere Eilzüge, die aus Norddeutschland, insbesondere aus Berlin kommen, durch Sachsen direct bis in die Schweiz, um diejenigen Personen, welche im Sommer in die Schweiz reisen, leicht und bequem dorthin und wieder zurückzubringen. Diese Züge würden natürlicherweise im Winter nur wenig oder gar nicht benutzt werden und man läßt sie insolge dessen für den Winter eingehen. Eine jede Einführung oder Einziehung solcher Züge hat natürlich für alle anderen, welche auf derselben Bahn gehen oder in diese einmünden, einen großen Einfluß und macht dann oft eine andere Einrichtung auch für andere Züge nöthig. Ebenso ist es mit den Zügen, die nach den großen Bädern gehen und demnach an eine besondere Jahreszeit gebunden sind. Derartige Fälle kommen überall vor und man hat deshalb die Einrichtung getroffen, daß man die Fahrpläne für den Winter ändert; ich füge dem aber gleich bei, daß sehr viele Züge dadurch gar nicht berührt werden; vielmehr im Sommer, wie im Winter ganz dieselben bleiben.

Was die Anfrage anlangt in Bezug auf eine amerikanische Eisenbahn, so ist mir nicht genau bekannt, in welcher Weise dort die Einrichtung besteht, auf die der Herr Vorredner Bezug genommen hat und durch welche der Lauf der Locomotiven gesichert und die demselben entgegenstehenden Hindernisse beseitigt werden sollen. Soviel kann ich aber sagen, daß auch in Deutschland seit langer Zeit

schon ähnliche Einrichtungen bestehen und an jeder Locomotive z. B. Räumern und Besen angebracht sind, welche kleine und größere Hindernisse, welche sich auf der Bahn befinden, beseitigen sollen. Dies auf die Bemerkung des Abg. Dr. Wigard.

Was die angeregte sehr wichtige Frage über die Frachtdisparitäten und die Haftpflicht u. s. w. anlangt, so sind dies so tief eingehende Fragen, daß es ganz außerordentlich schwer sein wird, sie in dem enggemessenen Raum einer parlamentarischen Debatte gründlich und nach allen Seiten hin zu erörtern. Um daher nicht etwa Neußerungen zu thun, die nach der einen oder andern Richtung hin mißverstanden werden könnten, glaube ich, besser zu thun, wenn ich mich eines näheren Eingehens hierauf überhaupt enthalte. Wenn die Frage insolge des gestellten Antrags an die Deputation gerichtet wird, so wird dann die Regierung ausreichende Gelegenheit haben, auf dieselbe näher einzugehen; für jetzt will ich im Allgemeinen nur die Bemerkung machen, daß die Regierung weit entfernt ist, sich in dieser Beziehung auf einen einseitigen, besonderen Eisenbahnstandpunkt zu stellen; daß sie vielmehr auch hier die höheren und allgemeineren Gesichtspunkte nicht aus den Augen läßt. Der Herr Abg. Dr. Kentsch hat am Schlusse seiner Rede auf den Langebrücker Eisenbahnunglücksfall Bezug genommen und dabei erwähnt, daß es einen unangenehmen Eindruck gemacht habe, daß die Eisenbahnverwaltung bei ihrem Urtheile über dieses Eisenbahnunglück sich gewissermaßen auf das Gutachten desjenigen Beamten gestützt habe, der von der öffentlichen Meinung am meisten beschuldigt worden sei. Ich glaube aber, daß hierbei ein Mißverständnis obwaltet. Die Eisenbahnverwaltung und das Finanzministerium haben ihr Urtheil in jener Sache keineswegs auf das Gutachten einzelner Beamten gestützt. Der Herr Abgeordnete sprach dabei von einer Bekanntmachung im „Dresdner Journal“. Ich glaube, es ist das dieselbe, die auch mir jetzt vorschwebt. Die Veröffentlichung dieser Bekanntmachung war aber weiter Nichts, als ein Act der Gerechtigkeit. Man wollte dem Beamten, welcher in öffentlichen Blättern vielfach hart angegriffen und beschuldigt worden war, es ermöglichen, auch von seinem Standpunkte aus Das anzuführen, was er zu seiner Vertheidigung sagen zu müssen glaubte. Es war das eine einfache Privatklärung, welche nur von der Generaldirection bekannt gemacht wurde; der man aber auf das Urtheil der Behörde selbst keinen anderen Einfluß hat einräumen können, als überhaupt die Angaben eines Mannes in seiner eigenen Sache beanspruchen können. Die Erörterung selbst über den Fall hat die Generaldirection durch ganz unbetheiligte Techniker vornehmen lassen. Auf das Urtheil und das Gutachten dieser ganz unbetheiligten Techniker ist die bis jetzt aber noch immer nur vorläufige Ansicht der Verwaltung begründet worden. Ein definitives Urtheil wird sich dann erst aussprechen lassen, wenn die