

Kurkosten im Ganzen 315,371 Thlr. postulirt worden sind. Davon sind allein 451 Thlr. 2 Ngr. 9 Pf. an Kurkosten für die unter a und unter c bezeichneten Beamten und Arbeiter, soweit die Kurkosten regulativmäßig von der Staatseisenbahnverwaltung zu bestreiten waren, gegeben worden. Ich glaube, daraus dürfte sich wohl ergeben, daß das Bedenken des geehrten Abgeordneten seine vollständige Erledigung gefunden hat.

Abg. Dr. Kentsch: Mit besonderer Freude habe ich von der Erklärung des Herrn Finanzministers Kenntniß genommen, daß die Staatseisenbahnverwaltung ihre Stellung nicht einseitig benutzen und das thatsächlich vorhandene Monopol ausbeuten wird. Ich glaube, auch zuversichtlich aussprechen zu können, daß die Folgen sich recht bald und in stärkerer Weise, als bisher, bemerkbar machen werden.

Mit den Ansichten des Herrn Abg. Dr. Heine in Bezug auf die anzustrebende freie Concurrenz der Eisenbahnen bin ich vollständig einverstanden. Ich habe bloß den Punkt nicht so ausführlich berührt, weil ich glaubte, daß uns dies bei der gegenwärtigen Debatte zu weit führen würde, zumal da die gegenwärtige Lage nicht dazu angethan ist, um die angestrebte freie Mitbewerbung in dem erwähnten Umfange bald erreicht zu sehen.

Dagegen bin ich aber überrascht worden von dem Antrage des Herrn Secretär Dr. Gensel, überrascht um so mehr, weil, wie ich zu meiner Freude zugestehende, in Bezug auf die wirthschaftlichen Ansichten wir in der Regel sehr eng zusammenzugehen pflegen. Dr. Gensel scheint von der Ansicht auszugehen, daß die Krisis, in der sich gegenwärtig die Frachtdisparitäten befinden, bald vorübergehen werde. Ich muß sehr bezweifeln, daß die Krisis sehr bald vorübergehen wird; denn wir sind von der Concurrenz und der freien Mitbewerbung, die wir erst anstreben müssen, noch weit entfernt. — Es ist ein eigenthümlicher Zufall in der Geschichte des Eisenbahnwesens, daß die zuerst gebaute Bahn in Deutschland wieder diejenige ist, die sich zuerst ihre eigene Concurrenzlinie gebaut hat. Ich meine die Leipzig-Dresdener Bahn. Aber eine Concurrenzlinie, die dem Publikum als solche nützt, ist damit nicht geschaffen worden; denn die Concurrenzbahn ist vom Staate und den Landständen wieder in dieselbe Hand gegeben worden. Sollte von einer Concurrenz die Rede sein, so könnten auf dem Wege zwischen Dresden und Leipzig nur die Umwege über Berlin oder über Chemnitz, Meerane, Glauchau und Altenburg in Frage kommen und hier ist von einer ernstlichen Mitbewerbung zur Zeit wohl kaum die Rede. So lange aber die Eisenbahnen factisch noch ihr Monopol besitzen und sobald Jemand, der z. B. nach Leipzig fährt oder nach Leipzig Güter verfrachten will, gezwungen ist, die Leipziger Bahn zu benutzen und sich den Verhältnissen zu fügen, sobald Jemand bei einer großen Strecke, sei es

von Wien nach Hamburg, immer nur auf die Benutzung von einer oder zwei Linien hingewiesen ist, so lange haben wir noch keine ausreichende Concurrenz der Eisenbahnen unter sich und so lange ist es auch erlaubt, daß ein Palliativmittel, und als etwas mehr will ich den Antrag über die Frachtdisparitäten nicht betrachten, in Vorschlag kommt.

Ich will nicht so weit gehen, wie die französische Gesetzgebung, welche genau bestimmt, daß auf keiner Linie der Frachtsatz einer Station niedriger sein dürfe, als die Frachtsätze einer vorhergehenden. Das soll gar nicht verlangt, es soll vielmehr nur ein angemessenes Verhältniß hergestellt werden. Etwas Weiteres wünscht der Antrag, der von der letzten Ständeversammlung gestellt, von der Deputation neu aufgenommen und vom Abg. Uhlemann den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßt ist, auch nicht. Er spricht nicht von festen Tarifen; er will nicht, daß für die Meile so und so viel Pfennige gezahlt werden, sondern er will nur, daß der Tarif überhaupt angemessene Verhältnisse aufweisen soll. Das schließt unter Anderem nicht aus, daß z. B. eine Sendung, bei der kein anderer Aufwand entsteht, als daß der Wagen bloß angehängt wird, billiger zu verfrachten ist, als eine andere Wagenladung, zu der die Güter auf der Station erst einzuladen sind.

Am wenigsten könnte ich mich damit einverstanden erklären, daß, wie der Secretär Dr. Gensel in seinem zweiten Zusätze wünscht, die Beseitigung der Frachtdisparitäten bloß ausgedehnt werden soll auf die Staatsbahnen und auf die unter Leitung des Staates stehenden Privatbahnen. Wie hier eine Berücksichtigung oder ein Besserwerden der Frachtdisparitätsverhältnisse auf so engem Raume, also unter Ausschluß des directen, von weither kommenden Frachtverkehrs möglich sein wird, ist mir in der That rein unverständlich. Die angeregten Verbesserungen können ja nur eintreten, wenn wir in Sachsen verhältnißmäßige Frachtsätze auf andere Bahnen mit auszudehnen berechtigt sind. Was verlangt worden, ist in der That nicht zu viel, mag es auch nur ein Palliativmittel gegen das Monopol sein. Fällt das Monopol, haben wir wirklich freie Mitbewerbung im Frachtangebot, dann brauchen wir keine solchen Bestimmungen mehr; denn dann wird die Bahn, welche den billigsten Satz aufstellt, auch den meisten Verkehr haben. Solange wir aber nach der einen oder andern Richtung hin auf eine einzige Bahn angewiesen sind, müssen wir gegenwärtig bezahlen, was sie verlangt, und sind den nach Ermessen der Bahn zu stellenden Frachtsätzen vollständig preisgegeben.

Abg. U h l e m a n n: Ueber das Formelle meines Antrags hat der Herr Referent und der Abg. Dr. Kentsch sich schon ausgesprochen. Ich halte ihn für berechtigt, er besteht seit 6 Jahren durch Beschluß in der Kammer, leider hat nur die hohe Staatsregierung nicht Gelegenheit genommen,