

an unseren 420 km Schmalspurbahnen 88 Zweiggelise sich befinden, an den 2266 km Vollspurbahnen dagegen zusammen nur 70 solche Gleise. Das spricht wohl deutlich genug dafür, daß die Schmalspurbahnen den Interessen der Anlieger leichter und nutzbringender sich anschmiegen. Wenn man, meine Herren, weiß, was es zu sagen hat, daß man die Kohlen bis vor die Kessel, daß man die Rohprodukte in den Fabrikhof bekommt, daß man die Produkte der Fabriken daselbst unmittelbar verladen und verschicken kann, so wird man einsehen, welche großen Vortheile es doch zweifellos gewährt, wenn die Schmalspurbahn einen leichteren Anschluß von Privatbahngleisen gewährt, als dies bei normalspurigen Bahnen zu ermöglichen ist. Ein weiterer Vortheil, meine Herren, ist noch der, daß man in Bezug auf die Anlegung von Güterverkehrsstellen bei Schmalspurbahnen auch noch aus einem anderen Grunde weiter gehen kann, als daß sie, absolut genommen, billiger sind; sie sind auch relativ billiger, denn die steileren Kurven der Normalspur, die bei der Abzweigung der Nebengleise vom Hauptgleise angewendet werden müssen, sie erfordern, daß die Güterhaltestellen bei der normalspurigen Bahn überhaupt länger werden und deshalb relativ theurer als bei den Schmalspurbahnen. Der erwähnte Umstand hat zur Folge, daß die Minimallänge einer Station mit normalspurigen Gleisen 340—440 m beträgt, während bei der Schmalspurbahn schon 2—300 m Länge genügen. Infolge dessen stellt sich bei den Normalspurbahnen auch die Anzahl der Güterverkehrsstellen relativ geringer als bei den Schmalspurbahnen. Bei 479 Güterverkehrsstellen, die wir auf den Vollspurbahnen haben, kommt eine auf 5,4 km, bei den Schmalspurbahnen, welche 153 Haltestellen haben, ohne die Anschlußstellen, kommt auf knapp 2½ km eine Güterverkehrsstelle.

Nun gestatten Sie mir, meine Herren, noch einige Worte über den wirtschaftlichen Werth der Schmalspurbahnen. Hier ist wohl eines der lehrreichsten Beispiele die Bahn von Klotzsche nach Königsbrück, die von 1883 bis 1897, also 14 Jahre lang normalspurig betrieben worden ist, also so lange, bis sie aus militärischen Gründen — nicht aus betrieblichen und verkehrspolitischen — umgebaut werden mußte. Das Einkommensteuersoll ist während jener 14 Jahre in den mit Stationen versehenen Ortschaften dieser Linie durchschnittlich um 186¼ Prozent gestiegen und im Maximum um 371½ Prozent, während die Steigerung des Einkommensteuersolls im gesammten Lande während der gleichen Periode durchschnittlich nur etwas über 105 Prozent betragen hat. Sie sehen also, meine Herren, daß auch

in wirtschaftlicher Beziehung die Schmalspurbahnen durchaus nicht so zu verachten sind, wie es hingestellt worden ist.

Zum Schlusse, meine Herren, möchte ich nur noch eins erwähnen. Wenn ich vorhin bemerkt habe, daß das Kilometer Schmalspurbahn in Sachsen etwa 90,000 M. kostet und von der normalspurigen Nebenbahn etwa 180,000 M., so ist damit noch keineswegs gesagt, daß wir, wenn wir die normalspurigen Bahnen, die bei uns ausgeführt worden sind, mit Normalspur gebaut hätten, auch dabei mit 180,000 M. pro Kilometer ausgekommen wären. Im Gegentheile, unter den Verhältnissen, unter denen wir hier uns gezwungen sahen, die Schmalspur anzuwenden, würden wir mindestens das Dreifache für die Normalspur aufzuwenden genöthigt gewesen sein. Nun, meine Herren, Sie sehen, daß, wenn wir den Wunsch des Herrn Abg. Niethammer erfüllt hätten, von vornherein nur normalspurige Nebenbahnen zu bauen, und wenn wir ihn in Zukunft erfüllen würden, wenn wir also keine Rücksicht darauf genommen hätten und nehmen wollten, die wirtschaftlichen Bedürfnisse in einer ihrem geringeren Umfange entsprechenden Weise zu befriedigen, daß wir alsdann das Tempo, in dem unsere Eisenbahrente leider bereits gesunken ist, noch beschleunigt haben würden, und daß es in Zukunft beschleunigt werden würde, wenn wir nicht mehr in der zeitherigen Weise verfahren wollten. Wenn man aber vor der Alternative steht, meine Herren, überall da, wo wegen der Bodengestaltung, oder wegen der Art, oder wegen zu geringem Umfange des Verkehrs die Normalspur mit ihren höheren Kosten nicht verantwortet werden kann, entweder überhaupt keine Bahnen mehr zu bauen oder die Schmalspur mit ihren geringeren Bau- und Betriebskosten anzuwenden, ohne das finanzielle Interesse des Staates erheblich zu schädigen, so kann bei dieser Alternative die Wahl wohl nicht zweifelhaft sein. Meine Herren! Die Gefahr, die für die allgemeinen Staatsfinanzen damit verbunden sein würde, wenn wir die Erträgnisse unserer Eisenbahnen ohne Noth durch normalspurige Bauten da, wo andere genügen, noch schmälern wollten, diese Gefahr werden Sie gewiß nicht herbeiführen wollen.

Der Herr Abg. Niethammer hat, scheint es, diese Verhältnisse mehr mit den Augen des Großindustriellen betrachtet, und von seinem Standpunkte aus hat er wohl recht. Aber wir haben doch noch für andere Bedürfnisse zu sorgen, auch für den Kleinbetrieb und für die Landwirthschaft; ich kann Ihnen daher die Versicherung geben, daß die Staatseisenbahnverwaltung da, wo sie glaubt, einen normalspurigen Bau aus einem