

zeige gemeldet, daß sie diesen Druckfehler entdeckt hätten, daß ich daraus mit großer Genugthuung ersehen habe, mit welcher Aufmerksamkeit der Bericht gelesen worden ist, was, wie ich anerkenne, immerhin mit einigen Schwierigkeiten verknüpft war. Es muß also auf Seite 26 selbstverständlich statt „Straßenmeister“ „Bahnmeister“ heißen.

Präsident Dr. Haberkorn: Die Debatte ist eröffnet über A, Einnahmen. — Der Herr Vicepräsident!

(Herr Staatsminister von Rönneritz tritt ein.)

Vicepräsident Dr. Pfeiffer: Die Lectüre des vorliegenden Berichtes giebt zu vielen erfreulichen Beobachtungen Anlaß. Erfreulich ist vor allen Dingen für mich gewesen die Entdeckung, daß die verehrte Deputation sich in allen ihren Mitgliedern bezüglich einer Cardinalfrage geeinigt hat, nämlich bezüglich des Gütertarifs. Es läßt sich daraus erhoffen, daß ein sehr großes Wortvergießen in unserer Kammer vermieden wird. Erfreulich ist ferner die Thatsache, daß die Einnahmen in einer ganz außerordentlichen und unerwarteten Weise gewachsen sind. Erfreulich ist ferner, daß selbst da, wo die Ausgaben abgenommen haben, der Dienst doch nicht gelitten hat; z. B. sind die Ausgaben zum Heizen der Coupés vermindert worden, während die Wärme sich nicht vermindert hat. Minder erfreulich sind noch immer die Beleuchtungszustände. Bekanntermaßen sind ja unsere Coupés immer noch im Lichte der Nachtlampe. Es läßt sich aber hoffen, daß sowohl die Bahnhöfe, als die Coupés, wenn erst die Electricität so billig geworden sein wird, wie zu wünschen ist, auch das gewünschte Licht erhalten. Erfreulich ist ferner die Schnelligkeit der Züge auf einigen Hauptlinien; minder erfreulich aber die Langsamkeit, die fast durchgängige Langsamkeit auf einigen Nebenbahnen. Ich kann Ihnen da z. B. nennen die Richtung Dresden = Zittau = Reichenberg. Auf dieser Richtung verkehren ausschließlich nur sogenannte Bummelzüge. Wenn Sie sich einen solchen Zug vergegenwärtigen, so werden Sie z. B. bemerken, daß, wenn eine asthmatische Locomotive sich mühsam aus dem Bahnhof von Zittau herausgearbeitet hat, sie nichts Eiligeres zu thun hat, als nach 5 Minuten sofort wieder auszuruhen. Nach anderweitem 5 Minuten langem Wege kommt sie in Oberwitz an. Ob sie nun über Oberoberwitz oder über Oberebersbach fährt, gleichviel, in Oberwitz bleibt sie dreimal halten und so ruht sie 17 Mal aus, ehe sie sich der Station Klopsche nähert. Ich begreife vollständig, daß diese einzelnen kleinen Stationen alle Berücksichtigung verdienen und daß das für das Publicum von großer Annehmlichkeit ist. Indes sollte ich meinen, daß es doch möglich ist, wenigstens einen Zug künftig so gehen zu lassen, daß

man mit einigermaßen größerer Schnelligkeit vorwärts gebracht wird. Sehr dankbar anzuerkennen ist ferner, daß die königl. Staatsregierung mit der Einführung der Omnibuszüge vorgegangen ist, obgleich diese Anregung lediglich von der Zweiten Kammer ausgegangen war und ein ständischer Beschluß nicht vorlag. Diese Omnibuszüge werden sich gewiß mit der Zeit sowohl im Publicum einer großen Theilnahme erfreuen, als auch für die Eisenbahncassen von Vortheil sein. Als Wunsch in dieser Beziehung höre ich aussprechen, daß man auch in den Coupés der Omnibuszüge wenigstens zweiter Classe dieselbe Einrichtung einführen möchte, wie sie in erster Classe der Normalzüge besteht, nämlich bezüglich des Tabakrauchens, daß vorgeschrieben würde, daß nur dann geraucht werden darf, wenn sämtliche Mitreisende einverstanden sind. Schlußlich habe ich noch eines Gravamens Erwähnung zu thun, welches von den Besitzern der Zweiggleisanschlüsse ausgesprochen worden ist. Das Verhältniß dieser Zweiggleisbesitzer zur Bahnverwaltung wird durch einen Vertrag geregelt, welcher, wie ich glaube, doch einige Härten enthält. Indes aber gegen alle diese Härten beschwerten sich die Zweiggleisbesitzer nicht, nur gegen § 11. In § 11 ist nämlich vorgeschrieben:

„daß der Inhaber eines Zweiggleises für den Fall, wenn durch das Vorhandensein des Zweiggleises oder der letzteres mit den Gleisen der Staatsbahn verbindenden Weiche ein Unfall beim Eisenbahnbetriebe veranlaßt und hierbei ein Schaden an Personen oder Sachen entstehen sollte, für dessen Ersatz die Haftpflicht der Staatseisenbahnverwaltung als der Betriebsunternehmerin nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen oder nach dem Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 in Anspruch genommen wird, gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung dermaßen ersatzpflichtig, daß er deshalb nicht nur den ihr etwa selbsterwachsenen Schaden zu ersetzen, sondern auch den von ihr wegen eines solchen Unfalles an Dritte geleisteten Schadenersatz vollständig zu vergüten verpflichtet ist“.

Derartige Bestimmungen würden vollständig gerechtfertigt sein, wenn der Zweiggleisbesitzer im Stande wäre, Veranstaltungen zu treffen, die zum Schutze dieser Eisenbahnstrecken dienen, oder wenn er irgend einen Einfluß auf das Personal ausüben könnte; aber das Alles kann er nicht, er muß sich gefallen lassen, daß der Betrieb auf seiner Strecke ausgeführt wird, ohne daß er irgendwie hineinreden kann. Eine derartige Schadenersatzverpflichtung kann ungeheure Dimensionen annehmen, so große Dimensionen, daß sie die wirtschaftliche Existenz solcher Zweiggleisbesitzer vollständig vernichten können. In anderen deutschen Ländern, namentlich in Preußen sind die einschlagenden Bestimmungen weit milder. Im preussischen Vertrage heißt es:

„Beschädigungen, welche durch vertretbares Versehen der Eisenbahnbeamten oder Arbeiter oder durch