

Bahnen noch aussprechen will. Zu meiner Freude sehe ich, daß die Bahn von Johannegeorgenstadt nach Schwarzenberg normalspurig gebaut werden soll; die andere dagegen nur schmalspurig. Ich kann nun für das Letztere mich in keiner Weise erwärmen. Meine Herren! Ich habe mir immer gesagt und ich komme von der Ansicht nicht zurück, daß gerade unser Sachsen sich wenig für Secundärbahnen mit schmalspuriger Breite eignet. Die Entfernungen sind zu kurz und Alles, was auf diesen Bahnen transportirt wird, sind hauptsächlich schwere Gegenstände, als Kohlen, Baumaterialien, Hölzer &c. und, meine Herren, es sind die Unkosten, welche bei einzelnen Waaren durch das Umladen herbeigeführt werden, durchaus nicht zu unterschätzen. Wenn auch die Staatsregierung meint, die Umladungskosten wären nicht so bedeutend, so weiß jeder von uns Geschäftsleuten aus Erfahrung, daß unter 1½ bis 2 Mark directer Unkosten solche Locomotiven nicht umgeladen werden können, und das ist z. B. bei Braunkohlen mitunter der ganze Verdienst des Händlers. Nun, meine Herren, nehmen Sie den auch hoffentlich ganz bedeutenden Verkehr der neuen Linien, so werden Sie mir zugeben müssen, daß allein schon die Kosten der Umladungen ein ganz beträchtliches Stück Geld ausmachen. Mehr aber noch glaube ich, daß die Art und Weise des Umladens selbst manche Unannehmlichkeiten und geradezu Schaden mit sich führen müssen. Ich kann mir deshalb mit Anlegung von schmalspurigen Bahnen einen Segen nicht erhoffen.

Meine Herren! Wenn man in der jetzigen Zeit auf der schlesischen oder auf der Leipziger Bahn fährt, so sieht man Hunderte von leeren Locomotiven bei Kadebeul und Klossche leider unbenutzt stehen — der Herr Finanzminister macht das Zeichen der Verneinung und müßte es jetzt anders sein —; ich bin aber im Sommer fast täglich dort vorbeigefahren und habe Hunderte von Locomotiven unbenutzt stehen sehen und muß mir der Herr Finanzminister hierin Recht geben, ferner, daß die vorhandenen Wagen bei einer normalspurigen Bahn nach allen Gegenden fortwährend benutzt werden können, während bei einer schmalspurigen Bahn für eine jede der anzulegenden Bahnen ein selbständiger Park angeschafft werden muß, sowohl Locomotiven, wie Locomotiven; denn eine jede der von der Regierung vorgelegten Bahnen ist alleinliegend; sie correspondiren nicht mit einander und daher erfordert, wie gesagt, jede einen eigenen Transportpark. Wenn Sie diese Transportparks, die noch nicht in die Vorlage mit gerechnet sind, uns aber später schon gebracht werden, ins Auge fassen, so bin ich fest überzeugt, daß die Erbauung normalspuriger Bahnen nicht viel mehr kosten würde, als die Erbauung der Bahn in schmalspuriger Manier.

Meine Herren! Weiter glaube ich, daß die An-

schläge, wie sie vorliegen, gewiß sehr sorgfältig von der Regierung geprüft worden sind; denn dieselbe würde sie sonst nicht bringen; aber ich muß offen gestehen, daß mir dieselben außerordentlich niedrig zu sein scheinen und ich nur hoffen will, daß nicht, wie man im gewöhnlichen Leben sagt, das dicke Ende noch hinterherkommt; denn nach meinen Erfahrungen, so weit ich sie habe sammeln können in der Unterhaltung mit Technikern, sind die Annahmen wenigstens nicht übertrieben hoch.

Sehr hätte ich nun gewünscht, die Regierung hätte uns vorgelegt, wieviel mehr eine normalspurige Bahn gegen eine schmalspurige kosten würde, damit wir den Unterschied ungefähr hätten wissen können. Ich meine, der Unterschied ist nicht so bedeutend, wenn man dagegen den eminenten Vortheil einer gleichmäßigen Spurbreite ins Auge faßt; denn die Benutzung der jetzigen vorhandenen Wagenparke, Locomotiven und Locomotiven wäre möglich. Ich behaupte deshalb, wir machten einen Fehler, wenn wir die vorgeschlagenen schmalspurigen Bahnen nicht in normalspurige umwandelten. Bei den Eisenbahnen ist, wie bei jedem andern Geschäfte, eine vollständig gleichmäßige Geschäftsführung, ein einheitliches Durchgehen aller Sachen von großem Vortheil. Wenn ich z. B. die Bahn von Mügeln annehme und denke mir, die Leute an derselben wollen Etwas von Leipzig nach Dresden senden und wollten oder müßten es über die Bahn bringen, so müßten sie die Waaren zweimal umladen. Wenn zufällig, wie das Niesauer Unglück passirte, die zweite Linie nach Leipzig schmalspurig gebaut wäre: wie hätte man wohl den Verkehr bewältigen wollen? Glücklicher Weise kommen solche Unglücksfälle nicht oft vor; aber sie können doch kommen. Deshalb kann ich mich für schmalspurige Bahnen in keiner Weise erwärmen. Vollständig stimme ich mit der Regierung bezüglich des Secundärbetriebs und der ganzen Anlage der Bahnen in diesem Systeme überein; aber ich wünsche, daß die Bahnen vollständige, normalspurige werden, damit wir von einem Ende des Landes bis zum andern mit einem und demselben Parke fahren können.

Meine Herren! Ich bin leider fest überzeugt, daß diese meine Worte keinen Erfolg haben werden, und ich werde auch, wenn die Deputation nicht mit Vorschlägen dieser Art, wie im Decrete stehen, kommt, in keiner Weise dagegen stimmen; aber meine Stimme wollte ich doch erheben insofern, als es meine innerste Ueberzeugung ist, daß wir einen großen Fehler begehen, solche kurze Strecken mit einer schmalspurigen Bahn herzustellen.

Wenn ich noch auf eine einzige der projectirten Bahnen zukomme, von Oschatz-Mügelns-Döbeln, dann muß ich allerdings sagen, daß ich dies nicht als die richtige Linie betrachten kann; ich meine, daß die Linie nach Dahlen die einzige naturgemäß richtige ist und