

vorhergehende Eisenbahn für ein bedauerliches Project und das jetzt vorliegende Project halte ich fast für noch unglücklicher. Ich meine, wer den Ausführungen genau gefolgt ist, der hat nicht die Ueberzeugung gewonnen, daß diese Schmalspur für unser Land in vielen Fällen paßt; am allerwenigsten paßt sie aber für die Bahn von Geithain nach Leipzig. Der Herr Regierungscommissar hat uns zwar einen großen Bericht über die Frage vorgetragen; er hat uns aber auf Das, was hier gesprochen worden ist, gar nicht geantwortet. Man kann wirklich sagen: suche nur die Menschen zu verwirren; sie zu belehren, hoffe nicht. Es herrscht über die Begriffe Secundärbahn, Schmalspur und Normalspur in der That eine wunderbare Verwirrung; denn die Mehrzahl der Herren, mit welchen ich über diese Frage gesprochen habe, verwechselt immer die Vollbahn nach dem alten System und eine Secundärbahn insofern, als sie dann keinen Unterschied machen zwischen einer normalspurigen und schmalspurigen Secundärbahn. Sie stellen stets der schmalspurigen Secundärbahn gegenüber die Vollbahn, während der Ton auf das Wort Secundärbahn zu legen ist; denn eine Normalspurbahn kann ja ebensogut secundär gebaut und betrieben werden. Die gerühmten Vortheile gelten ja am wenigsten der Schmalspur, noch weniger ihr allein. Meine Herren! Die schmalspurige Secundärbahn wird ja in einigen Fällen und in gewissen Gebirgsgegenden einen kleinen Vorzug haben, das ist nicht zu verkennen; aber die Nachtheile dieser schmalspurigen Bahnen sind gegenüber solchen Verhältnissen, wie hier bei der Linie Geithain-Leipzig, so ganz enorme, daß man hier die Schmalspur niemals billigen kann. Ja, der Herr Regierungscommissar hat uns bei seinem Vortrage immer noch nicht geantwortet auf das Verhältniß zwischen etwas erhöhtem Anlagekapital und den Umladekosten. Er hat uns ohne jede Antwort auf vorgelegte Exempel Vortrag gehalten darüber, daß an den Bahnen hauptsächlich die Tarafrage von Wichtigkeit sei und daß man bei schmalspurigen Secundärbahnen kleinere Curven machen könne; aber er hat nicht darauf geantwortet, daß man in neuester Zeit bei den normalspurigen Secundärbahnen Curven von gleich geringem Radius anwenden und auch die Tara vermindern kann; denn die Tara verhältnisse, wie man sie bei den Vollbahnen hat, sind nur eine Folge von den vermehrten Geschwindigkeiten. Man hat die Geschwindigkeiten vermehrt. Man hat dadurch die Bahnen theurer gemacht. Man hat sich dadurch genöthigt gesehen, zu immer stärkeren Wagenbauten zu schreiten, kurzum, man hat auf diese Weise Vollbahnen zu einem Preise geschaffen, daß überhaupt keine Bahn mehr rentiren kann. Man hat Bahnhöfe für unbedeutende Bahnen gebaut, die eigentlich keinen Sinn haben. Ich denke da z. B. an Neustadt bei Stolpen. Wenn man in solcher Art die Dinge ver-

wechselt und meint, die Schmalspurbahn sei deshalb billiger, weil sie billiger ist, als solche wunderbare Ausführungen, wie sie auch seitens der Techniker stattgefunden haben, — ja, meine Herren, so ein Vergleich gilt nicht. Vergleichen Sie nur eine normalspurige Secundärbahn mit einer schmalspurigen. Denn worin liegt das Secundäre? Das Secundäre liegt in der Vereinfachung des Betriebes.

(Sehr richtig!)

Es liegt in einem langsameren Betrieb, daß man also langsamer fährt und nicht so starke Unterlagen für die Bauten braucht. An sich ist die Differenz zwischen einer normalspurigen Secundärbahn und einer schmalspurigen ziemlich unbedeutend. Meine Herren! Man berechnet 8 Mark pro Meter, was die schmalspurige Secundärbahn billiger ist, als die normalspurige. Die normalspurige Bahn kann ebenso gut kleine Curven machen mit kleinen Rädern, weil man in neuerer Zeit passende Wageneinrichtungen mit stellbaren Wagenachsen hat. Und dann, meine Herren, z. B. bei einer Linie, wie die in Frage stehende, da muß ich Ihnen sagen, ich halte den Herrn Techniker,

(Ruf: Zur Sache!)

ich rede von Geithain-Leipzig,

(Heiterkeit)

ich habe von nichts Anderem gesprochen, als von der Bahn;

(Sehr richtig!)

ich will eben sagen: ich halte den Techniker, der diese Linie Geithain-Leipzig vermessen hat, für außerordentlich talentvoll; denn eine solche Linie mit so viel verlorenem Gefälle, über 10,000 Meter, mit so vielen Steigungen von 1:40 herauszufinden und zuletzt auch noch einen Punkt zu finden, wo er zum Beweise der unentbehrlichen Schmalspur einen Radius von 1:50 braucht, meine Herren, das halte ich auf einer solchen Linie für entschieden talentvoll, namentlich wenn man eine schmalspurige Bahn zu bauen beabsichtigt;

(Große Heiterkeit)

denn in den Terrainverhältnissen liegt das nicht. Ich bin von der Ansicht ausgegangen, daß man diese Linie überhaupt projectirte, um sie nicht ausführen zu wollen; denn wer die Linie genau verfolgt hat, muß sich sagen, daß es nun und nimmermehr vom technischen Standpunkte richtig ist, mit Steigungen von 1:40 die Kreuz- und die Quere mit etwa $\frac{1}{4}$ vermehrter Länge herauf und herunter zu fahren und überall verlorene Steigungen zu schaffen. Wenn Sie eine Secundärbahn in diesen Dingen suchen, dann irren Sie im wirthschaftlichen Princip, was überhaupt eine Eisenbahn verfolgen soll, sie soll eben dem Verkehr vortheilhaft sein; aber solch' eine Bahn wird gewiß sehr schlechte Geschäfte machen. Es wird das eben so sein mit der projectirten Mügeln Bahnen, die, wie ich noch genau aus der