

ins Auge zu fassen, daß nicht hochstämmige Bäume gepflanzt werden, welche allerdings den Augen schädlich sind und auch noch die Aussicht, wo nämlich welche vorhanden ist, was freilich nicht überall der Fall ist, verkümmern.

Präsident Haberkorn: Die Deputation empfiehlt uns:

„die Kammer wolle die Einnahmen unter A in ihren sämtlichen einzelnen Titeln und deren Unterabteilungen nach der Vorlage mit zusammen 61,296,200 Mark genehmigen“.

„Beschließt dies die Kammer?“

Einstimmig: Ja.

Wir kommen B zu den Ausgaben. Der Antrag der Deputation findet sich Seite 47. Ergreift auch hierzu Niemand das Wort? — Herr Abg. Dr. Heine!

Abg. Dr. Heine: Meine Herren! Es ist nachgewiesen, daß in jedem Budgetjahre sich trotz der Verlängerung der Eisenbahnlinsen die Einnahmen vermindern und wir also genöthigt sind, auch bei diesem Budget um circa drei Millionen im Reinertrag zurückzugehen. Ich habe nicht die Absicht, auf dieses Verhältniß näher einzugehen, weil es sich hier um Millionen handelt und die Kammer nie sich geneigt gezeigt hat, den Mitteln näher zu treten, durch welche es möglich sein könnte, diese fortwährend wachsenden Schäden an unserem Budget zu vermindern. Denn auf die Frage, welche allein im Stande wäre, uns bessere Einnahmen bei dem Eisenbahnwesen zu schaffen, geht man eben nicht ein und meint, das ließe sich überhaupt nicht ändern. Nun, meine Herren, wie lange es möglich sein wird, im Lande derartige Schäden durch Steuern ersetzen zu lassen, das werden die Herren selbst später noch besser erkennen. Allein Sie wünschen ja erst in einigen Jahren einige Aufklärung über diese Verhältnisse zu bekommen und ich allein kann sonach Nichts ändern und deshalb ist auch jedes weitere Wort in dieser Beziehung vergeblich.

Ich muß Sie aber doch wenigstens auf die interessante Erscheinung, welche die Deputation erwähnt Seite 24, aufmerksam machen. Was ich früher immer gesagt habe, wird durch die daselbst ersichtlichen Angaben offenbar bestätigt. Der innere Verkehr ist belastet mit 6,579 nach den Rechnungen von 1877 und außerdem mit 5,453; der Durchgangsverkehr hat nur einen Bruttoertrag von 3,902 ergeben und die Durchschnittskosten des Verkehrs überhaupt stellen sich so, daß eigentlich an den Durchgangsverkehr offenbar Geld zugeseht wird. Wenn Sie nun hier lesen, daß die Durchschnittsausgaben 65,33 betragen und daß dann eine Reihe von Linien von jedenfalls bedeutendem Werth sich findet, welche bis 184, ja noch viel höher hinauf

in Bezug auf die Ausgaben sich stellen, so daß nach Befinden die Ausgaben mehr, als verdreifacht sind gegenüber dem Durchschnittsbetrag, so können Sie sich ein Bild machen, in welcher Weise Verluste beim Durchgangsverkehr entstehen. Aendern wollen Sie die Sache aber nicht oder man sagt: es geht nicht zu ändern. Je mehr Durchgangsverkehr z. B. von Böhmen herüber solcher im Betriebe theurerer Linien sich entwickelt, bei welchen die Ausgaben dreifach so hoch sind, wie die durchschnittlichen Ausgaben, desto mehr Geld müssen wir mit jedem Jahre zusehen. Dafür wird nun gesagt: die Sache ist nicht zu ändern. Ja, meine Herren, da müssen wir gerade nach und nach mit Steuern so überlastet werden, daß der Zustand kaum zu ertragen sein wird; denn nach diesen Verhältnissen müssen wir um so viel mehr zusehen, je mehr der Verkehr von Böhmen her steigt. Genauere Nachweisungen und Rechnungen über diese Sachlage anzustellen, als sie uns durch diese allerdings ganz oberflächlichen Uebersichten gegeben sind, dazu sind wir eben nicht in der Lage, weil man auf meine Anträge nicht eingegangen ist und wir deshalb den Grund der Tarifberechnung nicht genau kennen. Wir wissen z. B. gar nicht, in welcher Weise die unter A, B und C erwähnten Ausgaben repartirt werden. Ich meine, wenn man die Rechnungsweise prüfen und selbst gruppieren könnte, so würde dieselbe theilweise noch viel ungünstiger sein. Es zeigt sich ja eben hier die erschreckende Erscheinung, zu welchen Zuständen Tarifeinrichtungen gehören, die keine Rücksicht nehmen auf die Steigungsverhältnisse, die es also ganz gleichgiltig erscheinen lassen, ob man von Böhmen her mit einer Steigung von 1 : 40 und 1 : 50 oder ob man mit einer Steigung von 1 : 200 und 1 : 300 fährt, während doch die Kosten sich oft verdreifachen müssen. Wenn nun auf Bahnen mit so ungünstigem Betriebe der Durchgangsverkehr recht mächtig wird, so ist unseren Tariffschablonen gegenüber das Exempel doch sehr einfach. Wir fahren vielleicht oft mit 100 Procent Verlust weit über Sachsen hinaus zum Vortheile ausländischer Kohlenwerke und Industrien zc., welchen wir noch die Concurrnz unseren Productionen gegenüber erleichtern. Die eigenen, die sächsischen Producte belasten wir mit der doppelten Fracht, theilweise sogar drei- und vierfach bei kürzerer Entfernung, und treiben sie auf die gewöhnliche Landstraße. Die Eisenbahnwagen stehen leer auf den Bahnhöfen, die Straßen werden zerfahren; wir haben die Eisenbahnen, aber fahren auf der gewöhnlichen Art. Laut Seite 24 des Berichtes könnte man für 9 Pfennige fahren, man würde bei 18 Pfennigen die gesammte Fracht auf der Eisenbahn haben; man verlangt aber 27 Pfennige und fährt deshalb gar nicht, ruiniert aber vielfach eine ganze Gegend und ihre Industrie. Die 100 Procent Verlust am Auslande