

werden durch die Steuerzahler gedeckt. Das ist meiner Ueberzeugung nach ein beinahe unhaltbarer Zustand. Ich allein kann aber an der Sache Nichts ändern. Wenn man auf diesem Systeme beharrt, so muß ich unsere sächsischen Finanzen tief beklagen. Vorschläge habe ich gemacht; aber die Kammer hat ja wiederholt erklärt, sie wolle die Verhältnisse jetzt gar nicht einmal kennen lernen, Sie wollen ja erst in Jahren vielleicht einige Mittheilungen darüber hören. In allen solchen Fragen ist der eigentliche Sachverstand nur in den Interessen zu finden. Mit der Pflichttreue allein ist nicht zu ermitteln, wo die Schäden sitzen, sondern die Interessen müssen arbeiten und gehört werden. Für das Beste halte ich es noch, wenn es möglich wäre, alle diejenigen Herren, welche auf Tarife Einfluß und darüber zu entscheiden haben, auf Tantiemen des Reinertrags zu setzen. Dann würde es sich zeigen, daß Sachsens Eisenbahnen an sich groß, mächtig und stark genug ist, um solche Verluste und Schäden zu hindern, und dann könnte man auch nicht mehr die irrige Behauptung aufstellen, wir dürften keine verständig tracirten Eisenbahnen mehr bauen. Doch ich stehe fast ganz allein und machtlos solchen Verhältnissen und Anschauungen gegenüber, deshalb verzichte ich darauf, über diese Dinge noch mehr zu sagen.

Präsident Haberkorn: Begehrt sonst noch Jemand das Wort? — Der Herr Finanzminister!

Staatsminister Freiherr von Könneritz: Meine Herren! Der Grund, weshalb der Durchgangsverkehr pro Kilometer weniger einträgt, wie der Localverkehr, liegt einfach darin, daß für den Durchgangsverkehr keine Expeditionsgebühr auf den sächsischen Antheil entfällt. Ein Fehler ist das nach meiner Ansicht nicht; denn Güter, welche durch Sachsen hindurch gefahren werden, befahren die sächsischen Staatsbahnen auf eine viel längere Strecke, wie die Güter des Localverkehrs. Nach dem statistischen Berichte hat im vorigen Jahre jedes Kilogramm im Binnenverkehr nur 55 Kilometer durchfahren; im Durchgangsverkehr aber 136 Kilometer. Nun ist es aber allgemein als richtig anerkannt, daß die Kosten für den Transport auf einer längeren Strecke sich billiger stellen, als auf einer kürzeren Strecke und kann daher der Localverkehr nicht so billig gefahren werden, wie der Durchgangsverkehr. Daß aber die Behauptung des Herrn Vorredners, daß der Durchgangsverkehr zu billig gefahren werde, nicht richtig ist, geht schon daraus hervor, daß gerade diejenigen Bahnen, welche den größten Durchgangsverkehr haben, die höchste Rente abwerfen. Ich mache nur darauf aufmerksam, daß z. B. die böhmische Bahn, welche einen sehr starken Durchgangsverkehr hat, noch jetzt über 12 Procent Rente

abwirft, während diejenigen Bahnen, welche lediglich dem Localverkehr dienen, zum Theil kaum die Betriebskosten decken.

Abg. Dr. Heine: Die erste Bemerkung des Herrn Staatsministers, daß die Differenz eine unbedeutende sei, kann ich deshalb nicht anerkennen, weil die Differenz gerade die Hälfte ausmacht. Das Einbringen des Durchgangsverkehrs beträgt 3,9, die Bruttoeinnahme des inneren Verkehrs beträgt 6,5 per Tonnenkilometer. Nun, wenn ein Verkehr halb soviel einträgt, als der andere, so kann man doch unmöglich von einer kleinen Differenz reden. Es wäre mir ganz recht gewesen, wenn der Herr Staatsminister sich auf meine Einwürfe gar nicht weiter eingelassen hätte; der Herr Staatsminister hat ja gehört, was Heine sagt, es ist vielleicht theilweise nicht richtig; aber Einiges wäre doch vielleicht in der Stille einmal zu überlegen. Was der Herr Staatsminister endlich in Bezug auf die böhmische Bahn sagt, das ist eben auch insofern nicht ganz richtig, als ich von allen übrigen Bahnen rede, bei denen ein schroffes Mißverhältniß stattfindet, daß jedenfalls die böhmische Bahn es nicht allein erzwingen kann; allein auch hierin liegt für mich eine sehr schmerzliche Auffassung und der Beweis von der Richtigkeit meiner Auffassung. Hier zeigt sich's, wie tief man irren kann, wenn man bei dem Eisenbahnbau die topographischen Verhältnisse nicht berücksichtigt, wenn man z. B. die sogenannte Uhlemannbahn projectirte über Berge herauf und herunter; dies ist unheilvoll.

(Heiterkeit.)

Sie sehen aus den Worten des Herrn Staatsministers, daß unser sächsischer Durchgangsverkehr, wenn er nicht eine vernünftig gebaute Linie dort hätte, unrettbar ruiniert müßte. Aber in den vernünftig construirten Verhältnissen dieser Bahn, bei der seiner Zeit wahrscheinlich Leute mit der richtigen Eisenbahnanschauung gebaut haben,

(Heiterkeit)

ist er noch im Stande, einigermaßen den Schaden zu corrigiren. Aber das ändert immer nicht, daß wir z. B. bei der Egerbahn, die doch jedenfalls einen bedeutenden Durchgangsverkehr hat, jedenfalls viel Schaden erleiden. Genaue Zahlen haben wir allerdings nicht, man giebt uns ja keinen Einblick. Wenn die Betriebskosten z. B. bei der Egerbahn 79 betragen anstatt des Durchschnittes von 65, so ist das schon bedeutend und wenn sich noch mehr Durchgangsverkehr entwickelt auf der fraglichen Richtung, so wird man natürlich hinterdrein wieder aussprechen, man habe diesen Ausfall eben nicht voraussehen können. Ich sage aber: der Ausfall läßt sich ganz genau voraussehen insofern, als man da, wo man nach zu niedrigen Sätzen fährt, nicht profitiren kann, weil die Betriebskosten zu groß sind. Hier kommen wir auf den wichtigen Punkt, daß überhaupt bei der