

paar Worte sagen. Es fragt Niemand darnach bei der Post und bei anderen Gelegenheiten, ob und wieviel Mal umgeladen wird; frage man also einmal auch bei der Bahn nicht, wieviel Mal sie die Güter umgeladen, wenn sie sie nur gut und wohlbeschaffen ins Haus bringt. Der Herr Abg. Dr. Heine sagte weiter: man könne ja seinen Haß gegen das bestehende Tariffsystem und die schlechten Tarife seien eine Sache, mit der man eine ganze Industrie tödten und wieder aufleben lassen könne, wie man wolle. Hierin liegt ein sehr wichtiges Moment für mich zur Empfehlung der von mir vertretenen Bahnen mit billigem Betriebe auf schmaler Spur; denn diese Species der Bahnen ist in Sachen des Tarifs noch so rein und unschuldig, daß ich sie dem Herrn Abg. Dr. Heine um deswillen mit größter Wärme empfehlen kann. Die Schmalspurbahn hat in Tarifsachen noch Nichts verbrochen, die hat überall und allenthalben nur soviel genommen, als sie brauchte zur bescheidenlichen Existenz; sie erhält keine theuren Betriebsdirectoren, keine überflüssigen Beamten, deren brüskes oder breitspuriges Auftreten den Widerspruch des Passengers herauszurufen geeignet wäre. Demüthig bückt sie sich als Dienerin nach allen Seiten, vollbringt still, bescheiden und genügsam ihre Arbeit und verbraucht nicht mehr, als sie verdient, und gerade um deswillen sollte ich meinen, müßte der Herr Abg. Dr. Heine einem Eisenbahninstitute, was — zur speciellen Empfehlung bei ihm sei es gesagt — in Tarifsachen noch so unschuldig ist, sich wohl freundlich zuwenden. Daß ich — was mir auch zum Vorwurf gemacht wird — die 40 Procent Ausnützung der Ladungsfähigkeit angenommen habe, meine Herren, das beruht auf einer Angabe, die alle Betriebsstatistiken theilen und bei welcher ich einen Vorwurf nicht hinnehmen kann; denn eine Sache, über welche alle Diejenigen, die dabei in Frage kommen, einig sind, muß doch wohl richtig sein und das ist mit der Angabe von 40 Procent der Fall. Freilich, wenn man die Richtigkeit von Alledem in Frage stellt, was sämtliche Fachleute einstimmig über eine Sache ihres Faches behaupten, dann kann man dem Herrn Abg. Dr. Heine beistimmen; sonst aber nicht.

Was nun der Herr Abg. Kramer erwähnt hat, das, glaube ich, ist in meinem bisherigen Vortrage allenthalben schon widerlegt worden und ich habe zum Schluß nur darauf hinzuweisen, daß mir in der ganzen heutigen Verhandlung Niemand widerlegt hat, daß es für Sachsen eine Nothwendigkeit sei, seine Eisenbahnen billiger zu betreiben, Niemand widerlegt hat, daß man mit leichten Fahrzeugen billiger fahren könne, mag man auch über den Procentsatz der Ersparniß etwas anderer Ansicht sein; aber bestritten hat mir's Niemand, die behauptete Ersparniß. Es hat mir ferner auch Niemand bewiesen, daß man nicht ebenso sicher, ebenso

gut und ebenso flott mit der Schmalspurbahn fahren könne; es hat außerdem Niemand zu beweisen vermocht, daß ebenso billig, wie die Schmalspurbahn, auch die Normalspurbahn befahren werden könne, und Niemand im ganzen Saale hat mir ein einziges Beispiel vorführen können, daß man die Schmalspurbahn als unbequem und dem Verkehr nicht nützend wieder zu beseitigen unternommen hätte, mit alleiniger Ausnahme der Schmalspurbahn von Antwerpen nach Gent; das ist aber eine Linie, die einen so starken Verkehr hat, daß sie mit Sitzzügen befahren werden muß.

Ganz kurz will ich nur noch erwähnen, welche Rentabilität die schmalspurigen Eisenbahnen Europas haben; denn eine solche, die da zusehte, giebt's überhaupt nicht; alle vorhandenen schmalspurigen Bahnen werfen einen Ueberschuß ab. Ich nenne darunter Antwerpen-Gent mit 6 Procent, die norwegischen Bahnen verzinsen sich mit 1,76 Procent, durchschnittlich mit 1,58 Procent; die schwedischen mit 2,9 bis 13,8 Procent, durchschnittlich mit 8,35 Procent; die Bahn Lammbach-Gmunden mit 4 Procent; die Bröhlthalbahn hätte sich mit 5 Procent verzinst, wenn sie ihre Einnahme nicht verwendete, ihre total unfertige Linie mit den Ueberschüssen auszubauen und die Festinogbahn in Schottland verzinst sich sogar mit 12 Procent. Niemand vermag zu behaupten, daß diese Zahlen falsch seien.

Nun, meine Herren, zum Schluß will ich noch bemerken, daß der Antrag der geehrten Deputationsmajorität, da er die Summen abstreicht, welche für Betriebsmittel erforderlich sind, ganz unzweifelhaft dahin führen muß, daß auf der Linie Kirchberg-Willkau ein voller normalspuriger Betrieb eingerichtet wird; denn er will — und wenn der Antrag angenommen wird, so ist die Regierung gehalten, dies zu thun — die Ausübung des Betriebes mit schweren normalspurigen Maschinen, die sollen nun, obwohl sie auf eine Schnelligkeit von 60 Kilometer die Stunde construirt sind, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 15 Kilometer gefahren werden. Wenn ich mich einmal an die industriellen Intelligenzen in diesem Saale wenden darf, so wird mir Jeder bestätigen, daß es wirthschaftlich ganz falsch ist, eine Maschine, die für eine bestimmte Tourenzahl construirt ist, andauernd viel langsamer laufen zu lassen, als wozu sie construirt ist. Es will aber der Antrag der geehrten Majorität der Deputation die Kosten für die Beschaffung der Betriebsmittel ausgeschlossen wissen, folglich muß auch die Linie mit großen und schweren Locomotiven befahren werden und wir sind dann gar im Stande, uns einer Abminderung der Betriebskosten zu erfreuen. Was durch den Wegfall der Bahnwärter etwa erreicht werden könnte, das sind, wie der Herr Staatsminister selbst gesagt hat, viel zu geringe Beträge, als daß sie hohen Werth hätten; sie betragen etwa