

langen, die vielleicht doch nicht immer die richtigen sind im Interesse des Volkes.

(Bravo!)

Präsident Haberkorn: Ich ersuche die königl. Staatsregierung, sich zu erklären: ob und wann sie bereit ist; auf diese Interpellation zu antworten?

Staatsminister von Könneritz: Ich bin bereit, die Interpellation sofort zu beantworten.

Präsident Haberkorn: Der Herr Finanzminister!

Staatsminister Freiherr von Könneritz: Meine Herren! Ich kann zunächst nicht unterlassen, dem Herrn Abg. Dr. Heine die Versicherung zu geben, daß ich, auch wenn ich sehr beschäftigt bin, stets bereit sein werde, jede gewünschte Auskunft zu erteilen; doch darf ich wohl auf seine Zustimmung rechnen, wenn ich nicht auf alle Einzelheiten, welche er heute erwähnt hat, eingehe, sondern mich etwas kürzer fasse und mich in der Hauptsache auf die Beantwortung seiner Interpellation beschränke. Im Uebrigen aber bin ich bereit, ihm persönlich über jede einzelne Tarifrage, welche ihn interessiert, Auskunft zu geben.

Was nun die erste Frage anlangt, so ist die Berechnung des in dem Tarife für den Localgüterverkehr der sächsischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privatbahnen enthaltenen Kilometerzeigers als Regel und mit ganz wenigen Ausnahmen nach der zwischen den betreffenden Stationen vorhandenen kürzesten Verbindung und nach der wirklichen Entfernung unter Abrundung der Kilometerzahl auf volle Kilometer aufwärts erfolgt. Abweichungen von dieser Regel haben stattgefunden einerseits, wenn der Verkehr der sächsischen Staatsbahnen mit einer im Vergleiche zu der Entfernung auf der sächsischen Staatsbahn kürzeren Strecke einer anderen Bahn in Concurrenz zu treten hat, indem solchenfalls die kürzere kilometrische Entfernung der Concurrenzbahn eingestellt werden muß, wenn sich die sächsische Staatsbahn von jedem Verkehre in dieser Richtung nicht ausgeschlossen sehen will. Andererseits findet eine Ausnahme statt bei einzelnen Strecken, deren Bau und Betrieb sich als unverhältnißmäßig kostspielig herausgestellt hat. In solchen Fällen ist, wie allgemein üblich, ein je nach den besonderen Verhältnissen bemessener Längenzuschlag erfolgt, um zu vermeiden, daß für diese Betriebsstrecken höhere Einheitsätze eingerechnet werden müssen; denn, meine Herren, es kann von den Eisenbahnen nicht verlangt werden, daß dieselben den Betrieb auf sehr kostspieligen Strecken für die gewöhnlichen Einheitsätze führen. Damit selbige auf solchen Strecken nicht beim Betrieb zuschießen, ist es nothwendig, entweder höhere Einheits-

sätze einzurechnen oder das Princip anzunehmen, welches bei fast sämtlichen deutschen Bahnen Eingang gefunden hat, nämlich für die betreffenden Strecken eine etwas größere Länge einzusetzen; dafür aber an den Einheitsätzen festzuhalten. Welche einzelne Abweichungen in dieser Beziehung stattfinden, ergiebt sich aus einem Vergleiche der Baulängen in den statistischen Berichten mit den Tarislängen im Kilometerzeiger des Localtarifs. Wenn aber der Herr Interpellant zu wissen wünscht, wie groß die Differenz zwischen den Tarislängen und den wirklichen Entfernungen von Station zu Station ist, so geht dies meines Erachtens doch etwas zu weit; denn da sämtliche Stationen der sächsischen Staatsbahnen in directem Güterverkehre mit einander stehen, so muß selbstverständlich die geringste Abweichung von der obgedachten allgemeinen Regel auf fast alle Relationen von Einfluß sein. Ich glaube daher mich enthalten zu können, hierauf näher einzugehen und zwar umso mehr, als der Herr Interpellant den ersten Theil seiner Interpellation als einen untergeordneten bezeichnet und selbst gesagt hat, daß, wenn seine Interpellation nicht bereits gedruckt gewesen wäre, er den ersten Theil derselben zurückgezogen hätte; ich bin aber, wenn der Herr Interpellant über die tarifmäßige Entfernung zwischen zwei Stationen besondere Auskunft zu haben wünscht, jederzeit bereit, dieselbe ihm zu geben. — Der Herr Interpellant wünscht nun ferner Auskunft darüber: aus welchen Gründen und auf Grund welcher Berechnung die Staatsregierung sich veranlaßt gesehen hat, durch Aufstellung der für jede Entfernung gleich hohen Expeditionsgebühren den Güterverkehr auf geringe Entfernungen ganz besonders hoch zu belasten. Es dürfte dem Herrn Interpellanten nicht unbekannt sein, daß seit Jahren ein einheitliches Tariffsystem in Deutschland erstrebt und daß, im vorigen Jahre nach langwierigen Verhandlungen ein einheitliches Tariffsystem von sämtlichen deutschen Staats- und Privatbahnen vereinbart worden ist. Dieses System beruht nun auf der Erwägung, daß die Kosten des Gütertransportes in zwei Kategorien zerfallen, welche streng zu scheiden sind; nämlich in Ausgaben, welche unabhängig sind von der Länge der Strecke, auf welcher die Güter transportirt werden, und in Ausgaben für die eigentliche Transportleistung. Zu den ersten Ausgaben gehören, wie der Herr Interpellant selbst ausgeführt hat, die Kosten der Güterbodenarbeit, der Abfertigung der Sendungen in den Güterexpeditionen, des Rangirens, die Verzinsung und Amortisation des auf die Güterverkehrsanlagen verwendeten Kapitals und ähnliche solche Ausgaben. Alle diese Ausgaben, meine Herren, bleiben sich gleich, ob die aufgegebenen Güter eine kürzere oder längere Strecke transportirt werden, und zur Deckung dieser Kosten ist die sogenannte Expe-