

mit dieser hochwichtigen Frage, welche augenblicklich ausgebreitete Gewerbekreise Deutschlands tief erregt und in Bewegung gesetzt hat, daß die Kammer sich mit dieser Frage vorläufig bereits etwas beschäftige. Wir in der Ersten Kammer haben immer das Unglück, daß die wichtigsten Fragen erst gegen Schluß der Session an uns gelangen und wir da erst Gelegenheit haben, uns über dieselben definitiv auszusprechen und schlüssig zu machen. Das wird immer wiederkehren und wenn eine geringe Beachtung solcher hochwichtigen Fragen bei uns wie Regel erscheinen sollte, das möchte ich im tiefsten bedauern. Meine Herren! Wir haben das Staatsbahnenprincip in Sachsen pure angenommen. Unser Eisenbahngesetz hat sich in den letzten Jahren bedeutend ausgedehnt; es hat die Rente, in Consequenz dieser Ausdehnung, besonders auch der Ankäufe von nicht rentirenden Bahnen, es hat die Rente aus dem Bahnbetrieb so ansehnlich nachgelassen, daß voraussichtlich in nächster Zeit aus den Steuern des Volks ein Theil der Verzinsung des Eisenbahnkapitals gezahlt werden muß. Mit solchen Ausichten, meine Herren, scheint es mir für die Stände doppelt angezeigt, darüber zu wachen, daß erstens nicht für die speciellen Interessen einzelner größerer Plätze, einzelner Berufskreise, einzelner Personen sogar und des nach meiner Ansicht überschätzten Welt- oder Durchgangsverkehrs, daß nicht zu Gunsten dieser die Tariffsätze und damit die Erträge der Bahnen zu weit herabgedrückt werden; und zweitens, daß womöglich und so weit es eben möglich ist, allen Staatsangehörigen an den Vortheilen, welche die Eisenbahn bietet, gleichen Antheil zu nehmen ermöglicht werde. Das sind zwei Richtungen, meine Herren, denen nach meiner Ansicht unsere königl. Eisenbahnverwaltung bisher nicht genügt hat. Am vorigen Landtag 1874 hatte ich mir einen Antrag zu stellen erlaubt, der dahin ging:

„daß die königl. Staatsregierung ersucht werden möchte: dahin zu wirken, daß in das zu erlassende Reichseisenbahngesetz die Bestimmung aufgenommen werde:

„Für dieselbe Classe von Eisenbahnfrachtgütern kann nur ein für alle Stationen gültiger Tarif aufgestellt werden. Die Streckentarife sind aufgehoben, können in keiner Form wieder eingeführt werden.

Für den relativ höheren Expeditionsaufwand bei Benutzung kürzerer Strecken ist ein diesem entsprechender Zuschlag gestattet.“

Dieser Antrag hatte eine eigenthümliche Geschichte, ich möchte beinahe sagen, wenn die Sache nicht so ernst wäre, er hat einen sehr komischen Erfolg gehabt. Nachdem die Erste Kammer denselben angenommen, gelangte er an die Zweite Kammer. Dort sprach eine größere Anzahl Redner und zwar ganz entschieden, viel ent-

schiedener, als es hier der Fall gewesen, für den Antrag; aber sie schlugen dann alle zusammen vor: ihn abzulehnen. Rechte Gründe habe ich aus der Debatte nicht herausgefunden, es schien nur zu sein, weil der Herr Minister damals die Ausnahme nicht wünschte. Der Herr Staatsminister, der damals an der Regierung war, sprach entschieden dagegen, von so einem Antrag könne nie ein Erfolg erwartet werden. Demungeachtet ist nun in der Hauptsache merkwürdiger Weise der Wortlaut des Antrags bereits ins Leben getreten, nur leider in so einer Weise, daß diejenigen Gewerbetreibenden, welche am schwersten unter den bestehenden Eisenbahnfrachtverhältnissen leiden, noch mehr, als früher bedrückt und in ihrem Geschäft beeinträchtigt wurden. Was man früher Differenzialfrachtsätze nannte, das ist, wie gesagt, eigentlich beseitigt, das heißt, man hat innerhalb Sachsens die Differenzialfrachtsätze sogar auf die Localmärkte übertragen. Daraus resultirt, daß, wenn bis in einen Platz an Sachsens Grenze ein ganz abnormer Speculations- oder Streckenfrachtsatz gilt und die Preise willkürlich herabwirft, dieser Druck sich sofort auch auf unsere kleinsten Provinzialmärkte überträgt und geradezu so die Natur auf den Kopf gestellt, jede solide Berechnung unmöglich gemacht werden kann. Was bei Gebirgslage z. B. die Leute für Productionskosten haben, wird nicht mehr durch Zufuhrzuschlag vergütet, sie müssen mit Ungarn direct concurriren und bezahlen dann auch noch den Ausfall mit, den die sächsischen Staatsbahnen in ihren Erträgen haben, um das ungarische Getreide auf ihren Provinzialmarkt im Gebirge für Frachtsätze unter den eigenen Betriebskosten der Bahnen zu bringen. Zweitens gehen jetzt die Producte ferner Länder über unsern Kopf weg vermittelt der Special- und Streckenfrachtsätze und es werden somit nicht bloß die Märkte für die Producenten Sachsens im Inlande ruinirt, nein, auch im Auslande werden sie ruinirt. Der sächsische Markt für Holzabsatz in den preussischen Nachbarprovinzen, der Absatz für Spiritus nach Süddeutschland ist vollständig ruinirt dadurch eben, meine Herren, daß die Regierung merkwürdiger Weise einen Theil des Wortlautes jenes Antrages ausgeführt hat, das heißt aber, ohne die Producenten und deren Interesse zu berücksichtigen, nur nach der Schablone eines beliebigen Beamten, der die Frachtsätze dem königl. Ministerium vorlegte, die nach meiner Ansicht so schädigend sind, wie sie nur hätten erfunden werden können. Wir werden, meine Herren, auf diese Frage zurückkommen, es liegt mir noch ein reiches Material vor, auch Einrichtungen in anderen Ländern, welche wohl in Parallele zu stellen sein möchten mit unseren Einrichtungen, und die Abhülfen, die dort geschaffen worden sind, würden, glaube ich, wohl mindestens im Princip auch in dem kleinen Sachsen anzubahnen