

keiten richtet und sonach ungünstige Zugverbindungen den Verkehr ableiten, sei es für Leipzig wie für Sachsen wichtig, daß Zugverbindungen geschaffen würden, die einen Teil des neuen Touristenverkehrs auch über Leipzig leiten.

Was den Güterverkehr auf der Eisenbahn anlange, so könne es in Rücksicht auf die Verkehrseinnahmen und die Beschleunigung der Beförderung nur erwünscht sein, wenn der Durchgangsverkehr nach Österreich mehr als bisher auf dem geraden Wege durch Sachsen geleitet werde. Allerdings sei zu befürchten, daß die vorhandenen Linien einen nennenswert stärkeren Verkehr als den vor Kriegsausbruch vorhanden gewesenem kaum werden bewältigen können, was im besonderen hinsichtlich der Bodenbacher Strecke zu gelten haben würde. Es müsse daher in ausreichendem Maße für einen Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes durch neue Anschlußstrecken nach Österreich, deren Pläne den Landtag schon wiederholt beschäftigten, gesorgt werden. Im weiteren bestehe nach wie vor der Wunsch auf den Ausbau der sogenannten Nordostbahn zur Vollbahn, von der sich die Handelskammer Leipzig eine Entlastung der übrigen Linien verspreche (vergl. die Eingabe der Kammer an die hohe Ständeversammlung vom 5. Mai 1914). Im allgemeinen müsse aber gefordert werden, daß die Umfahrung Sachsens durch die preußischen Eisenbahnen, lediglich aus Wettbewerbsgründen — diese Tatsache könne nicht geleugnet werden —, in Zukunft ausgeschlossen sei.

Die entfernte Lage Sachsens von der See bedinge besonders billige Seeausfuhrtarife für die sächsische Industrie. Es seien daher gestaffelte Ausnahmetarife zu erstellen, eine Forderung, wie sie z. B. bei der Kohlensteuer für Sachsen zu erheben sei.

Auch die Handelskammer Plauen will dafür Sorge getragen haben, daß Sachsen im Eisenbahndurchgangsverkehr nicht mehr von anderen Bundesstaaten benachteiligt wird. Sachsen sei zum guten Teile vom Fernverkehr mehr und mehr ausgeschaltet worden. Den Mangel an Durchgangsverbindung empfinde das Vogtland um so mehr, weil der Großeinkäufer, namentlich der Ausländer, stets die Gegenden bevorzuge, die er schnell und leicht erreichen könne, hingegen er diejenigen, die abseits vom großen Verkehr liegen, vernachlässige oder ganz meide. Auch sie tritt mit Nachdruck für gute Verbindungen nach den neuen Interessengebieten ein. Es solle künftig in der sächsischen Eisenbahnpolitik mehr Wert auf finanzielle Ergiebigkeit und auf Verkehrserleichterungen als auf Sonderstellung gelegt und erwogen werden, ob diese Ziele nicht vielleicht am ehesten durch einen engen Anschluß an Preußen oder durch Ausgestaltung der einzelstaatlichen Eisenbahnen zu einem Reichseisenbahnnetz erreicht werden könne. Man nehme an, daß dadurch zugleich die Bevorzugung einzelner Bahnstrecken von selbst aufhören werde.

Die Handelskammer Chemnitz stellt sich bezüglich des Durchgangsverkehrs auf denselben Standpunkt und hält weiter ihre Verbindungen und billigen Frachtsätze nach den deutschen Seehäfen, sowie nach Triest und Antwerpen im Interesse der Ausfuhrmöglichkeit Sachsens für erforderlich.

Der Berichterstatter führte aus, daß es dem Mißtrauen gegenüber dem Einflusse Preußens auch erklärlich erscheine, wenn Stimmen laut würden, die der Auffassung der Regierung über die Unzweckmäßigkeit einer erweiterten Befugnis des Reichseisenbahnamtes zustimmen.

So übermittelt die Handelskammer Dresden aus ihrem Mitgliederkreise die Bedenken, die gegen eine Erweiterung des Wirkungsbereiches des Reichseisenbahnamtes bestehen. Genau so wie Sachsen im Bundesrat einfach oft überstimmt werde, so wird es Sachsen auch im Reichseisenbahnamt geschehen, selbst wenn es gelänge, die sächsische