

(Abgeordneter Günther.)

(A) Was nun den Güterverkehr anlangt, so heißt es, daß der Durchgangsverkehr selbstverständlich durch die gegenseitigen wirtschaftlichen Machtverhältnisse beeinträchtigt werde, natürlich, meine Herren, zu unserem Nachteil. Aber Sachsen hat diesen Grundsatz — das ist sehr interessant — selbst vertreten, als es noch keine Bahnen gab. Es hat den Grundsatz selbst jahrhundertlang mit großer Strenge für den Güterverkehr in Anwendung gebracht. Schon im Jahre 1512 drang Sachsen mit der Forderung durch —

(Heiterkeit rechts.)

bitte, meine Herren, ich komme gleich darauf —, daß alle Kaufmannszüge aus Polen und Schlesien nach den Ländern deutscher Nation die hohe Straße über Görlitz, Bautzen, Großenhain, Tschas, Eilenburg, Grimma nach Leipzig zu nehmen hätten. Was ich damit sagen will? Daß Sachsen auch schon seine Handels- und Verkehrs politik in demselben Sinne betrieben hat, wie jetzt die größte Eisenbahnverwaltung Deutschlands ihre Verkehrs politik mit der Umleitung der Güter durchgeführt hat. Gewiß hat es auch nicht an Bestrebungen gefehlt, derartige Maßnahmen der Kurfürstlich Sächsischen Regierung zu umgehen. Jedenfalls beweist die Geschichte, daß man sich früher um die Zuleitung des Verkehrs stritt und auch schifanierte und daß die Machtverhältnisse dafür entscheidend waren, wie die Dinge eingerichtet werden sollten und wie sie gestaltet wurden.

Ich meine, die Verkehrsverhältnisse sind inzwischen anders geworden; es ist aber nicht zu bestreiten, daß trotzdem die rivalisierenden Interessen dieselben geblieben sind. In der offiziellen Auslassung begegnen wir wieder der bekannten Mitteilung, daß im Jahre 1905 die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen neue Leitungsgrundsätze vereinbart hätten. Man gab aber zu, daß bei der Veränderlichkeit der Verhältnisse es sich von selbst ergebe, daß jene Vereinbarungen von Zeit zu Zeit der Nachprüfung bedürften. Meine Herren! Darauf kommt es eben an, und wir haben bis jetzt nichts davon gehört, daß solche Nachprüfungen stattgefunden hätten. Es wäre wünschenswert, daß die Königliche Staatsregierung uns Auskunft gäbe, was seit dem Jahre 1905 an Nachprüfungen zu unseren Gunsten geschehen ist.

Meine Herren! Für die Einrichtung von Kraftwagenlinien ist auch ein Betrag im außerordentlichen Etat eingestellt. Zunächst möchte ich bezüglich des Berichtes, auf den ich schon wiederholt Bezug nahm, sagen, daß er sich allem Anscheine nach gut eingeführt hat, nur sind die Bedingungen, welche den Gemeinden zugemutet werden, viel zu weitgehend.

(Sehr richtig! links.)

Daß die Gemeinden auch die Kosten für die Einrichtung zur Beheizung, Bewässerung und Beleuchtung der Wagen tragen sollen und für deren baulichen Unterhalt aufzukommen haben, geht unserer Ansicht nach viel zu weit.

(Sehr richtig!)

Ich meine, daß auch die Errichtung der Wagenhallen für die Kraftwagen Sache der Eisenbahnverwaltung gewesen wäre. Man hat hier den Gemeinden wieder, wie ich schon vorher des näheren darlegte, gewisse Aufgaben zugeschoben, die Sache des Staates sind.

(Sehr richtig! links.)

Aber ich möchte die dringende Bitte hier aussprechen, daß man bei Neueinrichtung von Linien in Beziehung auf die Bedingungen, die man den Gemeinden stellen will, milder verfahren möchte.

Für die Neueinrichtung von Linien möchte ich auch einen Wunsch anfügen, der mir auch schon in früherer Zeit zugegangen ist, daß die Verbindung von Olznicz über Werda nach Falkenstein weitergeführt werden möchte. Ich war am 20. Oktober in Johannegeorgenstadt an einem schönen, herrlichen Tage, an dem der Kraftwagen zum letzten Male eine Fahrt zu machen hatte. Die Benutzung an diesem Tage war sehr zahlreich, und ich war der Meinung, daß die Eisenbahnverwaltung wohl hätte die Verfügung treffen können, daß, solange die Witterung dazu geeignet erscheint, auch die Verbindung nach Johannegeorgenstadt aufrechterhalten wird. Ich möchte bitten, daß in Zukunft doch in dieser Hinsicht verfügt werden möchte.

Meine Herren! Wir haben in der Zeitung vor einiger Zeit auf Grund einer Statistik, die im Reichseisenbahnamt bearbeitet worden ist, Näheres über das Alter der Lokomotiven gelesen, und zwar soll das Alter im Jahre 1905 bei den preußischen Bahnen 11,1, bei den Reichseisenbahnen 15,8, bei den bayerischen 19,1, bei den sächsischen 18,3, bei den württembergischen 14,4, bei den badischen 15,9, bei den oldenburgischen Bahnen 14,8 Jahre betragen haben. Im Jahre 1911 ist Sachsen mit 19,6 Jahren an die letzte Stelle gerückt, während das Alter der Lokomotiven in Preußen sich auf 10,9 und im Reiche auf 12,8 verjüngte. Meine Herren! Darüber gibt das Material, das uns die sächsische Staatsregierung in dankenswerter Weise zur Verfügung stellt, auch wieder Aufschluß. Ich möchte mir erlauben, ganz kurz darauf hinzuweisen, daß Ende des Jahres 1912 1575 Lokomotiven vorhanden waren. Darunter befanden sich 49, die 1912 hinzugekommen sind. Von den 1575 Lokomotiven wurden in Betrieb gesetzt vom Jahre 1858 bis 1870 35, vom Jahre 1871 bis zum Jahre 1880