

(Staatsminister v. Seydewitz.)

- (A) Sie müßten entsprechend umgebaut werden, und jedenfalls müßten die Übergänge, was jetzt nicht der Fall ist, bewacht werden. Das sind alles Aufwendungen, die doch sehr zu Buche schlagen.

Tatsächlich wird im Nebenbahnbetriebe von Jahr zu Jahr immer mehr geleistet. So darf ich darauf hinweisen, daß die nach den reichsgesetzlichen Bestimmungen größte zulässige Geschwindigkeit neuerdings auf 16 Nebenlinien durchgeführt worden ist. Wenn das den Herren noch nicht genügt, so liegt das in der Hauptsache im Vergleiche. Wer an die Fahrzeiten der Schnellzüge oder an die Geschwindigkeit der Luxusautomobile denkt, wird auf den Nebenbahnen immer über Langsamkeit klagen. Ich möchte aber doch betonen, meine Herren, daß der Fahrplan auch auf den Nebenbahnen jetzt doch recht viel leistet. Um nur ein Beispiel zu erwähnen, so kann man jetzt von Johanngeorgenstadt, einem Orte, der für den Herrn Abgeordneten Dr. Niethammer gewiß auch in Betracht kommt, nach Leipzig in einem Tage hin und zurück fahren und sich in Leipzig 9 Stunden 42 Minuten aufhalten. Dresden kann mit einem Aufenthalte von 10 Stunden und 12 Minuten an einem Tage erreicht werden. Das ist doch keine Kleinigkeit. Allerdings kommt man erst nach Mitternacht wieder nach Johanngeorgenstadt zurück. Von Berlin nach Johanngeorgenstadt kann man ebenfalls in einem Tage hin und her fahren mit einem Aufenthalte von 3 Stunden und 48 Minuten in Johanngeorgenstadt. Dabei darf man nicht vergessen, daß die Station Johanngeorgenstadt 564 m höher liegt als Leipzig. Meine Herren! Ich erwähne das nur, um Ihnen einmal vorzuhalten, daß die Verwaltung sich eifrig und nicht ohne Erfolg bemüht, auf den Nebenbahnen erträgliche Verhältnisse herzustellen; aber ich füge hinzu, daß die Verwaltung sich auch weiter bemühen wird, den Fahrplan immer mehr zu verbessern, soweit es möglich ist. Natürlich könnte schneller gefahren werden, wenn man den Kostenpunkt ganz außer acht ließe; wenn man aber in günstiger Weise nach Leipzig und Dresden und zurück fahren kann, dann ist die Frage, ob man etwa 5 Minuten eher nach Hause kommt, nicht so außerordentlich wichtig, um große Aufwendungen zu rechtfertigen. Unter Umständen würde eine solche Beschleunigung eine unwirtschaftliche Belastung der Allgemeinheit zugunsten einiger weniger darstellen. Denn, meine Herren, der Nachtzug, der in Johanngeorgenstadt nach 12 Uhr nachts ankommt, wird natürlich nicht immer reichlich benutzt.

Meine Herren! Ich wiederhole, daß die Verwaltung bestrebt ist, die Verhältnisse immer weiter zu verbessern. Eine vollständige Gleichstellung der Leistungen der Nebenbahnen mit denen der Hauptbahnen aber ist durch die Verhältnisse nicht gestattet.

Präsident: Die Debatte ist geschlossen. Der Herr (C) Berichterstatter hat das Schlußwort.

Berichterstatter Abgeordneter Dr. Niethammer: Meine Herren! Der Herr Finanzminister hat ja in den Wein unserer Hoffnungen so viel Wasser hineingegossen,

(Zuruf: Daß er ungenießbar geworden ist!)
daß eine Weinfärbung kaum noch übriggeblieben ist.

(Heitere Zustimmung.)

Denn wir können ihm in der Hinsicht, was den Verkehr auf den Nebenlinien anlangt — wenigstens ich für meine Person, und ich zweifle nicht, daß sich die Finanzdeputation B auf denselben Standpunkt stellt —, nicht zustimmen. Wenn man auf der Bahn doppelt so lange und noch länger fährt als mit dem Automobil, so ist das eben doch schließlich ein Verkehr, der den Ansprüchen in keiner Weise genügt. Wenn der Herr Finanzminister gesagt hat, man fahre von Johanngeorgenstadt nach Berlin in einem Tage hin und her und habe noch 3 Stunden Aufenthalt, so ist das erstens kein Normalarbeitstag — denn dann muß man früh um 5 Uhr wegfahren, und nachts um 1 Uhr kommt man wieder in Johanngeorgenstadt an —, und zweitens ist das praktisch eben doch von sehr geringem Werte; denn man fährt von Johanngeorgenstadt nach Berlin ungefähr 7 Stunden, und (D) das ist doch eine furchtbar lange Zeit für die an sich nicht sehr weite Strecke. Aber, meine Herren, es handelt sich gar nicht in erster Linie darum, daß man auf freier Strecke auf den Nebenbahnen schnell fahren soll. Damit könnte man sich schließlich abfinden; denn die Züge fahren immerhin 20 bis 25 km. Aber das ist das Schlimmste, daß man, wie es in Sachsen der Natur der Dinge entspricht, so oft anhält — und das ist nicht zu umgehen —, und ferner, daß der Aufenthalt so lang ist, und das kommt in vielen Fällen von den kombinierten Zügen.

(Sehr richtig!)

Die Menschen haben keine Zeit, auf den einzelnen Stationen zu warten, bis die Güterwagen erst ausgerangiert und wieder neu einrangiert werden. Das ist doch ungeheuer lästig.

(Sehr richtig!)

Wenn die Königliche Staatsregierung in den letzten Jahren noch die Freude gehabt hat, daß der Personenverkehr im Gegensatz zu dem Güterverkehre noch sehr lebhaft zugenommen hat, so haben wir das nicht zum kleinen Teil den Ausstellungen zuzuschreiben, die wir in Dresden und Leipzig gehabt haben. Wir haben nun auch in diesem Jahre wieder eine neue Ausstellung