

(Abg. Hofmann.)

(A) Staatsregierung in Vorschlag gebracht hat, oder dem Antrage des Herrn Abg. Dr. Niethammer den Vorzug geben soll. Ausschlaggebend in letzter Linie für meine politischen Freunde war gerade das Resultat der Sitzung vom Juni vorigen Jahres im Finanzministerium. Ich kann nicht umhin, Herr Dr. Niethammer mein Erstaunen darüber zum Ausdruck zu bringen, daß er seine Anschauung, die er heute hier wieder entwickelt hat, nicht dort mit größerem Nachdruck vertreten hat. Er sagte, er habe es unterlassen, weil er befürchtet oder erwartet habe, daß man dann zu großen Differenzen kommen könnte. Ich denke doch, unsere Sitzung wäre gerade geeignet gewesen, daß wir unter allen Umständen reinen Tisch gemacht hätten. Der Verlauf dieser Sitzung hat allerdings auch in mir die Überzeugung gebildet, daß die Mehrheit der Herren, die da zusammen waren, sich gegen den Antrag Dr. Niethammer und für die Regierung entschieden hatten.

(Widerspruch. Zuruf: Das war nicht anders zu erwarten!)

Ja, meine Herren, das sind nun Ansichten; ich weiß nicht ob Sie die Berichterstattung so eingehend gelesen haben, um mich in dieser Weise zu unterbrechen. Ich habe der Sitzung beigewohnt und habe mich neutral verhalten und habe mir nur die einzelnen Bemerkungen notiert. Ich sage, ich finde in der Denkschrift über diese Sitzung nichts, was nicht auch den vorgekommenen Tatsachen entspräche.

Meine Herren! Ich bin ja fest überzeugt, daß wir alle, die Königl. Staatsregierung und auch die einzelnen Fraktionen, vor allen Dingen aber auch der Antrag Dr. Niethammer, vollständig dasselbe Ziel erreichen wollen:

„nämlich eine Vereinfachung unserer Verwaltung und eine größere Beweglichkeit gerade in unseren Eisenbahnverkehrsverhältnissen“.

Aber, meine Herren, die eingeschlagenen Wege stehen sich eben, wie es scheint, so diametral gegenüber, daß ich tatsächlich nach den heutigen Ausführungen des Herrn Kollegen Dr. Niethammer fürchte, sie werden kaum zu einer Verständigung führen. Das bedaure ich außerordentlich, denn ich erkenne unbedingt an — und mit mir meine politischen Freunde —, daß die von Herrn Dr. Niethammer geleistete Arbeit gerade in dieser Sache eine außerordentlich fleißige und opferfreudige gewesen ist. Deswegen kann man aber doch immer anderer Meinung sein über die ganze Sache. Die Vorbedingungen gerade, die die außerordentliche Verantwortung auferlegen, dem Antrage zuzustimmen oder nicht zuzustimmen, liegen doch darin, daß man nicht die Überzeugung hat: Was ist nun der bessere Weg? Wir haben effektiv — und das läßt sich

auch gar nicht leugnen, und das läßt sich auch nicht verlangen — für den Antrag Dr. Niethammer nicht den Beweis, daß tatsächlich seine genialen Vorschläge auch in der Wirklichkeit einen Vorzug haben werden und haben können vor den Reformationen, die die Königl. Staatsregierung bereits vorher, ehe der Antrag Niethammer eingereicht worden ist, in die Wege geleitet hatte. Und von diesem Gesichtspunkte aus, meine Herren, sind meine politischen Freunde heute der Meinung, daß man unter Beachtung aller dieser Gründe, vor allem unter Beachtung des Inhaltes der Denkschrift mit dem verschiedenen Zahlenmaterial, und im Hinblick auf den Verlauf der Versammlung im vorigen Jahre im Finanzministerium, sich auf den Standpunkt stellen muß, man solle der Regierung doch einmal Zeit gönnen, ihre Organisations- und Reformationsvorschläge durchzuführen, damit, wie auch der Herr Kollege Dr. Niethammer sehr richtig behauptet hat, endlich einmal Stetigkeit und Ruhe in unsere gesamte Eisenbahnverwaltung kommt. Es ist deswegen noch nicht das letzte Wort gesprochen, daß nicht auch dieses und jenes Gute aus dem Antrage Niethammer bei dieser Reformation unserer Eisenbahnverwaltung mit benutzt werden wird. Aber nur die grundlegenden Ideen und gerade die Basis, auf der der Herr Kollege Dr. Niethammer seine Vorschläge aufbaut, sind zurzeit mit denen der Königl. Staatsregierung nicht zu vereinigen. Dieser Überzeugung sind wir alle, meine Herren.

Aber daß es doch gerade in der Verwaltung und in der Wirtschaftlichkeit unseres Eisenbahnwesens in den letzten Jahren vorangegangen ist, das ist ersichtlich aus dem von der Königl. Staatsregierung in dem Berichte erbrachten Zahlenmaterial. Ich will Sie damit nicht groß belästigen, will Ihnen aber nur sagen, was auch hier in der Denkschrift steht, daß Sachsen noch 1899 bezüglich des Aufwandes pro km Bahnkörper berechnete: 18962 M., daß Preußen damals 14396 M. und Baden 16961 M. brauchte. Bereits 1908, meine Herren, haben sich die Verhältnisse sehr zugunsten Sachsens geändert. Da sind die Zahlen für Sachsen 21519 M., für die Reichseisenbahnen 24094 M., für Baden 26603 M. und für Preußen 20716 M. Sie sehen also, daß Sachsen nicht mehr die am teuersten wirtschaftende Eisenbahnverwaltung hat, sondern daß sie erst an dritter Stelle kommt. Auch bezüglich des Personals — also nicht nur bezüglich der Mittel — hat sich die Sache in den angegebenen Jahren sehr zugunsten Sachsens geändert. Im Jahre 1899 kamen auf einen Kilometer an Personal in Sachsen 14,69 Köpfe, in Preußen 11,51 und in Baden auch 11,51, 1908 aber in Sachsen 13,84 und in Preußen bereits 13,39, also fast dasselbe Verhältnis,