

(Abg. Bauer.)

- (A) Preußen verglichen, so liegt das daran, daß wir eine Anzahl Bahnen haben, welche nicht nur keine Verzinsung ergeben, sondern Zuschüsse erfordern. Von 56 Vollspurbahnen erfordern 9 Linien Zuschuß, von 21 Schmalspurbahnen erfordern 10 Linien Zuschuß. Außerdem bringen 9 Vollspurbahnen und 5 Schmalspurbahnen nicht 1 Prozent Verzinsung. Rechneten wir diese Bahnen ab, so würde die Verzinsung eine ganz andere sein.

Der Herr Abg. Opitz findet es ja ganz gut, daß der Ertrag der Bahnen kein so großer und prozentual so hoher sei, sondern ein mäßiger. Ich meine, daß es besser wäre, wenn die Verzinsung höher wäre.

Nun hatte der Herr Abg. Opitz wohl auch gemeint, daß die Kleinbahnen auch eine gute Wirkung haben, und darin stimme ich ihm vollständig bei. Bringen diese unrentablen Linien nicht direkten Nutzen für die Staatsbahn, so schaffen sie doch Verkehr im volkswirtschaftlichen Leben, verbreiten die Industrie und bringen kleine Orte, die sonst in der Entwicklung sehr zurückgeblieben wären, vorwärts. Vor allen Dingen schaffen sie neue Steuerkraft, und es kommt auf diese Weise dem Staate nach der einen Seite zugute, was er bei den Staatsbahnen zusetzt.

(Abg. Dr. Kaiser: Sehr richtig!)

- (B) Erwähnen möchte ich auch, daß der unerwartet große Verkehr zur Zeit der Hygiene-Ausstellung ziemlich glatt bewältigt worden ist, vor allen Dingen bewältigt worden ist, ohne daß wir von namhaften Unfällen gehört haben, und das ist jedenfalls eine große Aufgabe unserer Staatsbahn gewesen, die sie sehr gut bestanden hat. Gewiß sind an Sonntagen überfüllte Züge vorgekommen, aber bei dem außerordentlich starken Verkehr hat sich das bisweilen nicht vermeiden lassen.

Was nun die Fahrpläne betrifft, so ist es auch anzuerkennen, daß eine Anzahl neuer Züge eingestellt worden ist, um hier und da im Lande die Verbindungen zu verbessern. Aber ich hoffe, daß auch in dieser Beziehung noch mehr geschehen wird, wie schon von anderer Seite angeregt worden ist. Denn nach einem Vergleich der Reichseisenbahnstatistik stehen wir mit der Zahl unserer Züge noch nicht an erster Stelle, obgleich unser Eisenbahnetz in Sachsen besonders dicht ist und Sachsen eine sehr starke Bevölkerung hat. Es kommen nach der Reichseisenbahnstatistik durchschnittlich auf den Tag und Kilometer Betriebslänge beförderter Züge in Sachsen 32,28, in Preußen 34,35, in Württemberg 32,14, in Baden, 41,47, in den Reichslanden 40,33 Züge. Also selbst wenn bei uns etwas Weiteres geschähe, würden wir nicht so schnell Baden und die Reichslande überholen. Ich hoffe,

daß unser Eisenbahnetat es ermöglichen wird, daß auch in dieser Beziehung mit der Zeit noch mehr geschehen kann.

Zur Güterbeförderung habe ich mich in früheren Landtagen schon geäußert und möchte auch diesmal wieder darauf zukommen, um eine einzige Klage als Beweis vorzubringen. Gewiß ist es nicht angebracht, bei der allgemeinen Statberatung Einzelheiten vorzubringen, aber Einzelheiten muß man schließlich als Beweis vorbringen.

Ich habe hier Frachtbriefe zur Hand von einer Fabrik eines kleinen Ortes bei Chemnitz, und da wird nachgewiesen, daß eine Ladung Rohmaterial von Bremen, die am 30. Oktober abgegangen ist, am 13. November der betreffenden Fabrik erst auf das Fabrikgleis gestellt worden ist. Es soll ermittelt worden sein, daß auf einer sächsischen Übergangstation der Wagen 3 Tage liegen geblieben sei.

Ein zweiter Wagen war von Geestemünde am 4. November abgegangen und am 11. November auf das Ladegleis gestellt worden. Ähnlich ist es derselben Fabrik mit Kohlen ergangen. Ein Wagen mit Kohlen war von Olsnitz i. Erzgeb. am 9. September abgegangen und ist am 15. September eingetroffen und auf das Ladegleis gestellt worden.

(Abg. Dr. Zöphel: Hört, hört!)

zugleich mit einem anderen Wagen, der am 11. September abgegangen war. Das gleiche Schicksal hat ein Wagen erfahren, der am 9. September von Lugau abgegangen ist und am gleichen Tage, am 15. September, auf das Ladegleis gestellt worden ist.

Meine Herren! Daraus kann man ersehen, daß die betreffenden Wagen in derselben Zeit mindestens 2 oder 3 Touren hätten machen können und daß derartige Störungen den Wagenmangel nur vermehren können.

(Abg. Dr. Zöphel: Sehr richtig!)

Es wäre deshalb sehr erwünscht, wenn den betreffenden Stationen dieselben Vorschriften gemacht würden, wie sie den Inhabern von Zweiggleisen für Entladung oder Beladung der Wagen gestellt werden; dafür sind nur noch 6 Stunden Zeit gegeben. Aber selbst wenn reklamiert wird wegen einer Verzögerung einer Eilgutsendung, so wird gewöhnlich von der Staatsbahn vorgerechnet: an der Absendestation war so viel Zeit gegeben, an der Übergangstation so viel, an der Auslieferungsstation ebenjoviel, das Gut ist demnach eigentlich noch zu früh befördert worden.

(Abg. Dr. Zöphel: Hört, hört!)

Würden derartige Fristen durch eine Verfügung abgekürzt werden, so würde die Beförderung der Wagen schneller