

(Abgeordneter Gleißberg.)

(A) zeit zu treffen. Man kann doch die Leute nicht ewig lange herumstehen lassen, um sich eine Fahrkarte zu lösen. Hier könnte jedenfalls eine Änderung eintreten.

Dann möchte ich auch noch in Erwägung gebracht sehen, daß, soweit es irgend möglich ist, auch die Fahrpläne wieder verbessert werden, d. h. also, daß auch ein besserer und erweiterter Zugverkehr hier eingeführt wird; ich bemerke gleich: sobald es die Verhältnisse gestatten. Wir haben auf verschiedenen Linien im Lande jetzt einen so geringen und schwachen Zugverkehr, daß es Strecken gibt, auf denen vielleicht im ganzen nur noch drei oder vier Züge verkehren. Hier sollte meines Erachtens doch wohl eine Änderung eintreten können, und ich möchte an die Königliche Staatsregierung die Bitte richten, sobald es irgend möglich ist, mit einer Verbesserung und Erweiterung der Fahrpläne vorzugehen und wieder einen besseren Zugverkehr einzuführen.

(Sehr richtig!)

Auffallend ist ja beim Güterverkehr, daß, während in Preußen beim Güterverkehr eine Mehreinnahme von 20 Prozent zu verzeichnen ist, in Sachsen eine Mindereinnahme von 5 1/2 Prozent festzustellen ist.

(Hört, hört! in der Mitte.)

(B) Das ist höchst bedauerlich, erklärt sich aber zum großen Teil durch die jetzt bestehenden Verhältnisse. Es wird auch im Bericht begründet einmal damit, daß in Sachsen die Textilindustrie die Hauptrolle spielt, die ja während des ganzen Krieges stillgelegen hat, infolgedessen auch weniger Fracht zu verzeichnen hat, und dann wird auch darauf hingewiesen, daß die Vermutung nahe liegt, daß Sachsen weniger mit Kriegslieferungen bedacht wäre als vielleicht andere Länder. Man muß hierbei auch berücksichtigen, daß, wenn in Preußen eine so wesentliche Mehreinnahme erzielt werden konnte, es durch die Verhältnisse bedingt ist, daß durch die Züge vom Osten nach dem Westen teils mit Truppentransporten, teils mit Waren und sonstigen Transporten allerdings ganz enorme Einkünfte zu verzeichnen waren, während in Sachsen die Strecken nur kurz sind und nach dieser Richtung hin weniger ausgenützt werden.

Daß beim Güterverkehr auch der Wagenmangel mit gestreift worden ist, ist selbstverständlich. Das ist ein Punkt, den wir in diesem Hause schon sehr oft erörtert haben und der sich gerade in der Kriegszeit und in der letzten Zeit besonders empfindlich geltend gemacht hat. Bei der Beratung in der Finanzdeputation B bezüglich der Eisenbahnwerkstätten ist darauf hingewiesen worden, daß die Regierung möglichst danach streben möchte, die

beschädigten Wagen sobald als möglich wieder herzustellen, (C) damit diese Wagen, wenigstens sobald irgend angängig, wieder in Betrieb gestellt werden können.

Über die Wagengestellung und die Wagenverteilung hört man lebhaftest Klagen. Das ist ein Thema, das auch schon wiederholt hier im Hause erörtert worden ist, bezüglich dessen aber seitens der Regierung immer behauptet wird, daß gerade die Wagengestellung und -Verteilung eine Abteilung wäre, die sich in hervorragendster Weise bewährt habe. Ja, meine Herren, man hört aber auch andere Meinungen darüber, man hört vielfach Klagen, daß trotz frühzeitiger Vorausbestellung doch die Wagen nicht haben gestellt werden können. Ja, es geht sogar soweit, daß beladene Wagen, nachdem sie vom Empfänger entleert worden sind, nicht vom Empfänger haben wieder beladen werden können, sondern leer wieder abtransportiert worden sind. Sie werden sich doch wohl in die Lage eines jeden Unternehmers versetzen können, der froh ist, endlich einmal einen Wagen beladen bekommen zu haben; er beeilt sich, ihn so schnell wie möglich zu entleeren, freut sich, daß er einen Wagen hat, den er benutzen kann, und dann wird ihm kurz erklärt: Nein, der Wagen geht weiter. Ich meine, nach dieser Richtung könnte wohl eine Änderung vorgenommen werden.

Dann war auch einmal die Klage darüber, daß möglichst das Ladegewicht der Wagen voll ausgenützt (D) werden möchte. Jeder, der überhaupt auf der Bahn zu verfrachten hat, hat ein Interesse daran, die Wagen so schnell wie möglich leer zu machen und wieder in Betrieb zu setzen, aber auch das Ladegewicht vollkommen auszunützen.

Dann war weiter auch angeregt worden, daß Güter der allgemeinen Wagenklasse auch in offenen Wagen verladen werden könnten. Das halte ich doch für sehr bedenklich, denn es sind in der allgemeinen Wagenladungs-kategorie eine Unzahl Güter, die dem Verderben ausgesetzt werden, wenn sie durch die Witterung beschädigt werden. Man möchte nach dieser Richtung doch recht vorsichtig sein und alle solchen Güter, die sehr leicht beschädigt werden, nicht in offene Wagen verladen.

Auf einen Punkt möchte ich noch hinweisen, der namentlich in Dresden ziemlich berechtigtes Aufsehen erregt hat, und zwar handelt es sich um die Errichtung einer Ladegesellschaft durch die Deutsche Bank und die Allgemeine Deutsche Creditanstalt. Das Ladegeschäft wurde früher von einer Dresdner Firma besorgt, die Firma hat wohl darum gebeten, die Gebühren etwas erhöhen zu dürfen, was ein nach Lage der Verhältnisse ziemlich berechtigter Wunsch war. Es ist aber von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt worden, und seitens der